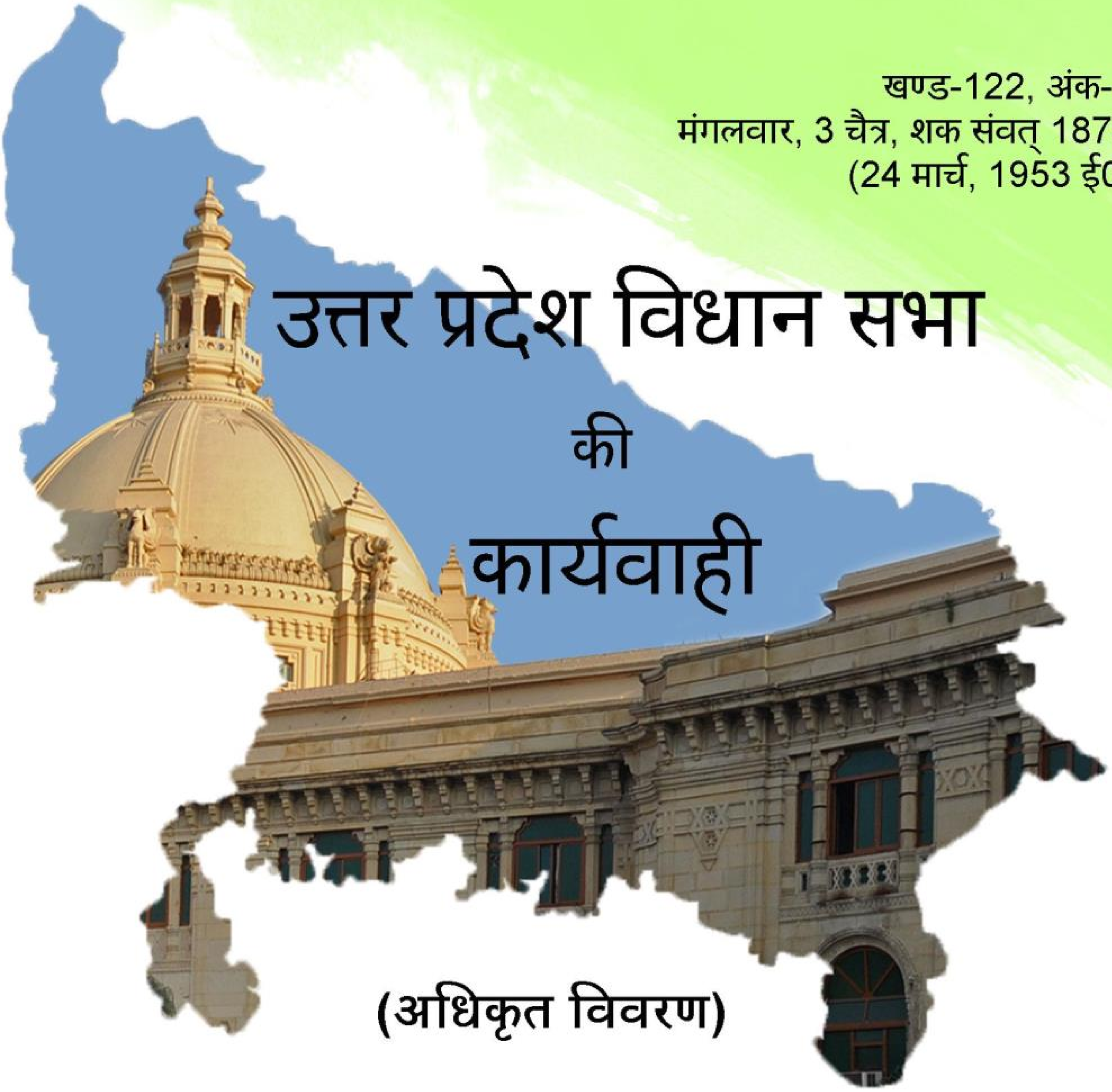
खण्ड-122, अंक-1
मंगलवार, 3 चैत्र, शक संवत् 1875
(24 मार्च, 1953 ई0)



उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 122 में 4 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:
निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, लखनऊ , उत्तर प्रदेश (भारत)
१९५३

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |
वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

मंगलवार, २४ मार्च, १९५३

विधान सभा की बैठक सभा-मंडप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री आत्माराम गोविन्द खेर, की अध्यक्षता में आरम्भ हुई।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३३८)

अंसमान सिंह, श्री
अक्षयवर सिंह, श्री
अजीज इमाम, श्री
अतहर हुसैन ख्वाजा, श्री
अनन्तस्वरूप सिंह, श्री
अब्दुल मुईज खां, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अवधेशचन्द्र सिंह, श्री
अशरफ़ अली खां, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतजा हुसैन, श्री
इस्तफ़ा हुसैन, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उम्मेद सिंह, श्री
उल्फत सिंह चौहान निर्भय, श्री
ऐजाज रसूल, श्री
ओंकार सिंह, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमलापति त्रिपाठी, श्री
करणसिंह यादव, श्री
कल्याण राय, श्री
कामताप्रसाद विद्यार्थी, श्री
किन्दरलाल, श्री
किशनस्वरूप भटनागर, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृष्णचन्द्र शर्मा, श्री
केवलसिंह, श्री
केशभान राय, श्री
केशव गुप्त, श्री
केशव पाडेय, श्री
केशवराम, श्री
कैलाशप्रकाश, श्री
खुशीराम, श्री
खूबसिंह, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर शर्मा, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गजेन्द्रसिंह, श्री
गणेशचन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद पाण्डेय, श्री
गिरजारमण शुक्ल, श्री
गिरधारीलाल, श्री
गुप्तारसिंह, श्री
गुरूप्रसाद पाण्डेय, श्री
गुरुप्रसाद सिंह, श्री
गुलजार, श्री
गेंदासिंह, श्री
गोपीनाथ दीक्षित, श्री
गोवर्धन तिवारी, श्री
गौरीराम, श्री
घनश्यामदास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास, श्री
चरणसिंह, श्री
चिरंजीलाल जाटव, श्री
चिरंजीलाल पालीवाल, श्री
चुन्नीलाल सगर, श्री
छेदालाल, श्री

जगतनारायण, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगदीशसरन रस्तोगी, श्री
जगन्नाथप्रसाद, श्री
जगन्नाथबख्श दास, श्री
जगन्नाथ मल्ल, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगपतिसिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जयेन्द्रसिंह विष्ट, श्री
जवाहरलाल, श्री
जवाहरलाल रोहतगी, डाक्टर
जोरावर वर्मा, श्री
ज्वालाप्रसाद सिन्हा, श्री
झारखण्डे राय, श्री
टीकाराम, श्री
डल्लाराम, श्री
डालचन्द, श्री
ताराचन्द माहेश्वरी, श्री
तिरमल सिंह, श्री
तुलसीराम, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रतापसिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजासिंह, श्री
त्रिलोकीनाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शनराम, श्री
दलबहादुरसिंह, श्री
दाताराम, श्री
दीनदयालु शर्मा, श्री
दीनदयालु शास्त्री, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवदत्त शर्मा, श्री
देवमूर्तिराम, श्री
देवराम, श्री
देवेन्द्रप्रताप नारायण सिंह, श्री
द्वारकाप्रसाद मित्तल, श्री
द्वारकाप्रसाद मौर्य, श्री
द्वारिका प्रसाद पाण्डेय, श्री
धर्मसिंह, श्री
धर्मदत्त वैद्य, श्री
नन्दकुमारदेव वाशिष्ट श्री
नरदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्रसिंह विष्ट, श्री
नरोत्तमसिंह, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वर द्विवेदी, श्री
नाजिम अली, श्री
नारायणदत्त तिवारी, श्री
नारायणदीन, श्री
निरंजनसिंह, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपालसिंह, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परमेश्वरीराम, श्री
पहलवानसिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुद्दनराम, श्री
पुलिनबिहारी बनर्जी, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रतिपालसिंह, श्री
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रभुदयाल, श्री
फ़ज़लुल हक़, श्री
फ़तेहसिंह राणा, श्री
बद्रीनारायण मिश्र, श्री
बलदेवसिंह, श्री
बलभद्रप्रसाद शुक्ल, श्री
बलवन्त सिंह, श्री
बशीर अहमद हकीम, श्री
बसन्त लाल, श्री
बसन्तलाल शर्मा, श्री
बाबूनन्दन, श्री
बाबूराम गुप्त, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बाबूलाल मीतल, श्री
बालेन्दुशाह, महाराजकुमार
बिशम्बर सिंह, श्री
बेचनराम, श्री
बेनीसिंह, श्री
बैजनाथप्रसाद सिंह, श्री
बैजूराम, श्री
ब्रह्मदत्त दीक्षित, श्री
भगवतीदीन तिवारी, श्री
भगवतीप्रसाद दुबे, श्री
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (प्रतापगढ़)
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन वाल्मीकि, श्री

उत्तर प्रदेश सभा

भगवान सहाय, श्री
भीमसेन, श्री
भुवरजी, श्री
भूपालसिंह, खाती, श्री
मकसूद आलम खां, श्री
मंगलाप्रसाद, श्री
मथुराप्रसाद त्रिपाठी, श्री
मथुराप्रसाद पाण्डेय, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदनमोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
मलखान सिंह, श्री
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महाजन, श्री सी० बी०
महादेवप्रसाद, श्री
महाराज सिंह, श्री
महावीरप्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
मिजाजीलाल, श्री
मिहरबानसिंह, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुन्नीन्द्रपालसिंह, श्री
मुन्नूलाल, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक अली खां, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ़, श्री
मुहम्मद इब्राहीम, श्री हाफ़िज़
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मुहम्मद शाहिद फाख़री, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहनलाल गौतम, श्री
मोहनसिंह, श्री
मोहनसिंह शाक्य, श्री
यमुनासिंह, श्री
यशोदादेवी, श्रीमती
रघुनाथप्रसाद, श्री
रघुराजसिंह, श्री
रघुवीरसिंह, श्री
रणंजयसिंह, श्री
रतनलाल जैन, श्री
रमानाथ खैरा, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
रमेश वर्मा, श्री
राजकिशोर राव, श्री
राजकुमार शर्मा, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायन सिंह, श्री
राजवंशी, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजाराम मिश्र, श्री
राजाराम शर्मा, श्री
राजेन्द्रदत्त, श्री
राधाकृष्ण अग्रवाल, श्री
राधामोहन सिंह, श्री
रामअधार तिवारी, श्री
रामअधीन सिंह यादव, श्री
रामअनन्त पाण्डेय, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामगुलाम सिंह, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदास रविदास, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामप्रसाद सिंह, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतनप्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन, श्री
रामलखन मिश्र, श्री
रामवचन यादव, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामशंकर रविदासी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पाण्डेय, श्री
रामसुन्दरराम, श्री
रामसुभग वर्मा, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप गुप्त, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरुप मिश्र विशारद, श्री

रामहरख यादव, श्री
रामहेतसिंह, श्री
रामेश्वरप्रसाद, श्री
लक्ष्मणराव क़दम, श्री
लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीशंकर यादव, श्री
लताफ़त हुसैन, श्री
लालबहादुर सिंह, श्री
लालबहादुर सिंह कश्यप, श्री
लुत्फ़ अली खां, श्री
लेखराज सिंह, श्री
वंशीदास धनगर, श्री
वसी नक़वी, श्री
वासुदेवप्रसाद मिश्र, श्री
विचित्रनारायण शर्मा, श्री
विजयशंकरप्रसाद, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विष्णुदयाल वर्मा, श्री
विष्णुशरण दुब्लिश, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रनाथ मिश्र, श्री
वीरेन्द्रपति यादव, श्री
वीरेन्द्र वर्मा, श्री
वीरेन्द्रशाह, राजा
व्रजभूषण मिश्र, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजवासीलाल, श्री
व्रजविहारी मिश्र, श्री
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवकुमार मिश्र, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवदान सिंह, श्री
शिवनारायण, श्री
शिवपूजन राय, श्री
शिवप्रसाद, श्री
शिवमंगल सिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराजसिंह यादव, श्री
शिवराम पाण्डेय, श्री
शिवराम राय, श्री
शिववक्षसिंह राठौर, श्री
शिववचन राव, श्री
शिवशरणलाल श्रीवास्तव, श्री
शुकदेवप्रसाद, श्री
शुगनचन्द, श्री
श्याममनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामाचरण वाजपेयी शास्त्री, श्री
श्रीचन्द, श्री
श्रीनाथ भार्गव, श्री
श्रीनाथराम, श्री
श्रीनिवास, श्री
श्रीपति सहाय, श्री
सईद जहां मख़फी शेरवानी, श्रीमती
संग्रामसिंह, श्री
सच्चिदानन्दनाथ त्रिपाठी, श्री
सज्जनदेवी महनोत, श्रीमती
सत्यनारायण दत्त, श्री
सत्यसिंह राणा, श्री
सफ़िया अब्दुल वाजिद, श्रीमती
सावित्रीदेवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सीताराम, डाक्टर
सीताराम शुक्ल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुन्दरलाल, श्री
सुरुजूराम, श्री
सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी, श्री
सुरेशप्रकाशसिंह, श्री
सुल्तान आलम खां, श्री
सूर्य्यप्रसाद अवस्थी, श्री
सूर्य्यवली पाण्डेय, श्री
सेवाराम, श्री
हबीबुर्रहमान अंसारी, श्री
हबीबुर्रहमान खां हकीम, श्री
हमीद खां, श्री
हरखयालसिंह, श्री
हरगोविन्द पन्त, श्री
हरगोविन्दसिंह, श्री
हरदयालसिंह पिपल, श्री
हरदेवसिंह, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिश्चन्द्र अष्ठाना, श्री
हरिश्चन्द्र वाजपेयी, श्री
हरिसिंह, श्री
हुकुमसिंह, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुना, श्री

उत्तर प्रदेश विधान सभा

प्रश्नोत्तर

अल्प सूचित तारांकित प्रश्न

जमींदारी उन्मूलन के पश्चात् ललित कलाकारों का भविष्य

*१—श्री सीताराम शुक्ल (जिला बस्ती)—क्या स्वाशासन मंत्री कृपा कर बतलायेंगे कि लगभग एक मास के अन्दर सदन के किसी माननीय सदस्य का कोई पत्र उन्हें मिला है जिसमें जमींदारी प्रथा के उन्मूलन के पश्चात् कवियों, कथावाचकों, गायकों, चित्रकारों, कलाकारों तथा ऐसी ही अन्य संस्थाओं की आर्थिक दशा खराब होने की तरफ सरकार का ध्यान आकर्षित किया गया है ?

स्वशासन मंत्री (श्री मोहनलाल गौतम)—जी हां।

*२—श्री सीताराम शुक्ल—यदि हां, तो क्या उसकी एक प्रतिलिपि मेज पर रखी जायगी और यह भी बतलाया जायगा कि वह उक्त विषय में क्या कार्रवाई करने का विचार रखती है ?

श्री मोहनलाल गौतम—उपरोक्त पत्र की एक प्रति सदस्य महोदय की मेज पर रक्खी है। स्वायत्त शासन संस्थायें अपनी वर्तमान आर्थिक दशा में इस संबंध में कुछ भी व्यय वहन करने में असमर्थ हैं।

(देखिये नन्थी क आगे पृष्ठ ७२ पर)

श्री सीताराम शुक्ल—क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि महात्माओं, कलाकारों और सार्वजनिक संस्थाओं की आर्थिक कठिनाइयों को दूर करने के लिये सरकार क्या उपाय कर रही है ?

श्री मोहनलाल गौतम—जहां तक स्वायत्त संस्थाओं का संबंध है उनकी आर्थिक अवस्था ऐसी नहीं है कि उस ओर कोई अमली क़दम उठाया जा सके।

श्री सीताराम शुक्ल—क्या वह खुद सहायता नहीं कर सकते ?

श्री मोहनलाल गौतम—प्रश्न का संबंध डिस्ट्रिक्ट बोर्ड, म्युनिसिपल बोर्ड और पंचायतों से था उन्होंने अपने पत्र में जो लिखा है उसका उत्तर मैंने बता दिया कि स्वायत्त शासन संस्थायें इस ओर अमली क़दम उठाने में असमर्थ हैं।

श्री झारखण्डेराय (जिला आजमगढ़)—क्या इन कलाकारों या इन संस्थाओं की ओर से कोई आवेदन पत्र सरकार की सेवा में आया है ?

श्री मोहनलाल गौतम—इसके लिये नोटिस चाहिये।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना (जिला इलाहाबाद)—क्या सरकार इन कलाकारों और गायकों के लिये कोई एकेडेमी बनाने का विचार रखती है जिससे उनकी कलाओं से समाज को लाभ पहुंच सके ?

श्री मोहनलाल गौतम—इस प्रकार की थोड़ी सी व्यवस्था तो है और उसक सरकार कुछ सहायता भी देती है।

श्री सीताराम शुक्ल—क्या सरकार को मालूम है कि इन कलाकारों के असंतोष से विरोधी बृन्द लाभ उठा रहे हैं ?

श्री मोहन लाल गौतम—इसकी सूचना मेरे पास नहीं आई है ?

तारांकित प्रश्न

*१-२—श्री नरेन्द्र सिंह बिष्ट (जिला अल्मोड़ा)—[७ अप्रैल, १९५३ ई० के लिये स्थगित किये गये।]

दारुलशफ़ा विधायक निवास के फरनीचर के लिये टेण्डर

*३—श्री भगवान सहाय (जिला शाहजहांपुर)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि दारुलशफा विधेयक निवास में कितने रुपये की कीमत का और कहां से फरनीचर अब तक मंगाया गया ?

वित्त मंत्री (श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम)—विधायक निवास दारुलशफा में दिसम्बर १९५२ के अन्त तक कुल १,७४,८३२ रु० ९ आने की कीमत का फ़रनीचर मय दरियों के मंगाया गया है और उसका विवरण नत्थी किये नक्शा "अ" में दिया हुआ है।

(देखिये नत्थी ख आगे पृष्ठ ७३ पर)

*४—श्री भगवान सहाय—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि इस फरनीचर के मंगाने से पहले कोई टेण्डर मांगे गये थे ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—इंडियन बाबिन कम्पनी बरेली, माडेल जेल लखनऊ, तथा सेण्ट्रल जेल नैनी से मंगाये गये फ़रनीचर व दरियों के अलावा बाकी सब फ़रनीचर की सप्लाई के लिये टेण्डर मांगे गये थे।

श्री भगवान सहाय—क्या माननीय मंत्री जी बतलायेंगे कि इंडियन बाबिन कम्पनी से टेंडर क्यों नहीं मांगे गये ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्द इब्राहीम—वह गवर्नमेंट की फैक्टरी है।

मुज़फ्फ़रनगर ज़िले में भारसी पुल से नाला ग्राम तक मार्ग बन्द होने से किसानों को कष्ट

*५—श्री श्रीचन्द्र (जिला मुज़फ्फ़र नगर)—क्या सरकार को ज्ञात है कि पूर्वी जमुना नहर (मुज़फ्फरनगर) की दायीं पटरी के पास का प्राचीन किसानों की गाड़ी का रास्ता वन विभाग में भारसी पुल से नाला ग्राम पुल तक बन्द कर दिया है ?

सिंचाई उप मंत्री (श्री राममूर्ति)—पूर्वी यमुना नहर मुजफ्फरनगर की दांई पटरी के पास का प्राचीन किसानों का रास्ता वन विभाग ने बन्द नहीं किया है अपितु इस रास्ते को तो धीरे धीरे किसानों ने ही अपने खेतों में मिला लिया है। वनविभाग ने तो नहर विभाग की वह भूमि जो इस रास्ते और नहर की दांई पटरी के बीच में थी और जिसे किसानों ने अनधिकृत रूप से गाड़ी के रास्ते के लिये प्रयोग करना आरम्भ कर दिया था, बन्द किया है।

श्री श्रीचन्द—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि किस सन् के शजरे से और किन कागजात से ज्ञात हुआ है कि किसानों ने उस रास्ते को अपने खेतों में मिला लिया है ?

श्री राममूर्ति—सन् १९४४ के बाद जब जब गल्ले की कीमत बढ़ने लग गई तो उसके बाद किसानों में एक टेंडेंसी डेवलप हो गई है और उन्होंने आहिस्ता आहिस्ता तमाम रास्तों को अपने खेतों में मिलाने की कोशिश की है।

श्री श्रीचन्द—क्या माननीय मंत्री जी को ज्ञात है कि यह रास्ता उसी स्थान पर सैकड़ों वर्षों से था ?

श्री राममूर्ति—मेरे पास जो रिपोर्ट आई है उसमें जो नक्शा दिया हुआ है उसमें यह लिखा हुआ है कि ८३ मील ४ फर्लांग तक यह रास्ता हमेशा किसानों की जमीन पर चला करता था और उसके अलावा जो जमीन उस नहर और खेतों के बीच में है वह नहर विभाग के हिस्से में है और उस पर थोड़े ही दिन हुए हैं वन विभाग ने अपने पेड़ लगा दिये हैं और रास्ता बन्द हो गया है।

श्री श्रीचन्द—क्या सरकार ने इस संबंध में पैमाइश कराई है ?

श्रीराम मूर्ति—जी हां।

श्री श्रीचन्द—क्या सरकार यह प्रबन्ध करेगी कि खेतों से मिली हुई उस भूमि को किसान छोड़ दें और रास्ता बन जाय ?

श्री राममूर्ति—इस संबंध में अच्छा तो यह हो कि माननीय सदस्य डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को मूव करें तो वह इस मामले को देखेंगे। यह हमारे देखने की चीज नहीं है।

*६—श्री श्रीचन्द—क्या सरकार को यह भी ज्ञात है कि किसानों को अपना गन्ना कोल्हू तथा गन्ना फैक्ट्री में ले जाने में बड़ा संकट उत्पन्न हो गया है ?

श्री राममूर्ति—जी हां, इस विभाग की भूमि के अनधिकृत उपयोग पर प्रतिबन्ध लगा देने से कृषकगण अवश्य कठिनाई का अनुभव कर रहे होंगे।

*७—श्री श्रीचन्द—क्या सरकार शीघ्र ही इस गाड़ी की लीक का भारसी पुल से ग्राम नाला पुल तक खुलवाने की आज्ञा करेगी ?

श्री राममूर्ति—गाड़ी के इस पुराने रास्ते को खोलना स्वयं किसानों पर ही निर्भर है। इसे खोलने के लिये उन्हें उस भूमि पर अधिकार छोड़ना होगा जो उन्होंने अनधिकृत रूप से अपने खेतों में मिला ली थी।

जौनपुर ज़िले की कुछ कच्ची सड़कों को पक्की करवाने का सुझाव

*८—श्री रमेशचन्द्र शर्मा (जिला जौनपुर)—क्या सरकार कृपा करके बतायेगी कि जौनपुर जिले में कुछ कच्ची सड़कें डिस्ट्रिक्ट बोर्ड से वापस की जा रही हैं ?

निर्माण उप मंत्री (श्री चतुर्भुज शर्मा)—जी नहीं।

*९—श्री रमेशचन्द्र शर्मा—यदि हां, तो कब से और किन किन सड़कों को वापिस किया जा रहा है और वे सड़कें कब पक्की की जाने वाली हैं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—यह प्रश्न ही नहीं उठता।

*१०—श्री रमेशचन्द्र शर्मा—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जौनपुर की कुछ पक्की सड़कों पर सीमेंट किया जाने वाला है ?

श्रीचतुर्भुज शर्मा—जी नहीं।

श्री रमेश चन्द्र शर्मा—क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि जौनपुर के डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट और वहां के डिस्ट्रिक्ट इंजीनियर ने जौनपुर की कुछ ख़ास ख़ास सड़कों की मरम्मत कराने के लिये कोई सिफ़ारिश लिखकर भेजी थी ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जी हां, ऐसा एक खत डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट ने भेजा था लेकिन उनको यह कह दिया गया कि जो ग्रांट उनको दी गई है उसी में से यह कार्य करायें।

श्री रमेशचन्द्र शर्मा—क्या माननीय मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि जौनपुर डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को वहां की सड़कों की मरम्मत के लिये १९५३–५४ में कितनी ग्रांट दी जा रही है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—इसके लिये सूचना की ज़रूरत पड़ेगी।

*११–१३—श्री कृष्णशरण आर्य (जिला रामपुर) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ २१ पर।]

पश्चिमी और पूर्वी जिलों में ट्यूब वेल्स की लागत और सिंचाई की दर

*१४—श्री रामसुन्दर पाण्डेय (जिला आज़मगढ़)—क्या सिंचाई मंत्री कृपया बतलायेंगे कि पश्चिमी जिलों में लगे हुए ट्यूबवेलों की लागत प्रत्येक ट्यूबवेल कम से कम और अधिक से अधिक क्या है ?

श्री राममूर्ति—इस प्रदेश में ट्यूबवेल निर्माण सब से पहिले पश्चिमी जिलों में १९३४–३५ में हुआ। उस समय प्रत्येक ट्यूबवेल की लागत कम से कम ११,९०० रुपये थी। तब से यह लागत धीरे धीरे बढ़ती गई। १९४८–४९ में जो कुएं पश्चिमी जिलों में बने उन पर अधिक से अधिक ३५,६०० रुपये प्रत्येक ट्यूबवेल पर खर्च हुआ।

*१५—श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या सिंचाई मंत्री कृपया यह बतायेंगे कि पश्चिमी जिलों के ट्यूबवेलों तथा नहर की सिंचाई की दर अलग अलग क्या हैं तथा गोरखपुर में लगे हुए ट्यूबवेलों की सिंचाई दर कम से कम क्या है ?

श्री राममूर्ति—पश्चिमी जिलों के नलकूपों तथा नहर और गोरखपुर में लगे हुये नलकूपों की सिंचाई की दरों की तफसील मेज़ पर रक्खी हुई विवरण पत्रिका में दी हुई है।

(देखिये नत्थी ग आगे पृष्ठ ७४–७५ पर)

*१६—श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या सिंचाई मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आज़मगढ़ बलिया और गाज़ीपुर में जो ट्यूबवेल्स लगाये जा रहे हैं प्रत्येक की कम से कम लागत क्या होगी एवं सिंचाई की दर क्या होगी ?

श्री राममूर्ति—पूर्वी जिलों में जो नलकूप बनाये जा रहे हैं उनमें से प्रत्येक की लागत ४१,२५० रुपये होगी इस लागत में पानी के वितरण के लिये जो नालियां इत्यादि सिंचाई विभाग को बनानी पड़ेंगी, उसकी भी लागत शामिल है।

जहां तक सिंचाई की दरों का प्रश्न है मैं माननीय सदस्य का ध्यान वित्त मंत्री जी की बजट स्पीच की ओर आकर्षित करता हूं जिसमें यह बताया गया था कि इस प्रदेश में सिंचाई की दरें यथासम्भव समान होंगी तथा वर्तमान दरों से ५० प्रतिशत अधिक होंगी। इस ५० प्रतिशत बढ़ती के बाद नलकूपों से सिंचाई की वास्तविक दरें क्या होंगी, इस पर सरकार विचार कर रही है और इस फ़ैसले को सरकारी विज्ञप्ति द्वारा प्रकाशित कर दिया जावेगा।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय सूचना मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि १९३४–३५ तथा सन् १९४८–४९ में जो ट्यूबवेल्स लगे हैं उनके व्यय में पानी वितरण की नालियां बनाने का व्यय भी शामिल है ?

श्री राममूर्ति—जी हां।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि प्रत्येक ट्यूबवेल पर कितना खर्चा नालियों पर हुआ ?

श्री राममूर्ति—मैं इसके लिये नोटिस चाहता हूं तभी पूरी रकम बतलायी जा सकती है।

श्री शिवकुमार शर्मा (ज़िला बिजनौर)—क्या सरकार को मालूम है कि कुछ प्राइवेट कम्पनियां अपने प्रान्त में जो खर्चा सरकार की तरफ से हुआ है उससे सस्ते रेट पर काम करने के लिये तैयार हैं ?

श्री राममूर्ति—मेरे पास इस तरह की कोई नोटिस नहीं है।

श्री बलवन्तसिंह (ज़िला मुज़फ़्फ़रनगर)—क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि इस समय पश्चिमी जिलों में प्रत्येक ट्यूबवेल पर क्या खर्चा आता है ?

श्री राममूर्ति—जैसा कि मैंने अभी अर्ज़ किया आज कल ३८ हजार रुपये खर्चा आता है।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९३४–३५ में जो ट्यूबवेल बने हैं वह किसी एजेन्सी द्वारा बनाये गये हैं ?

श्री राममूर्ति—वह अपने विभाग के ज़रिये से ही बनाये गये हैं।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—और यह १९४८–४९ में किस विभाग के द्वारा बनाये गये हैं ?

श्री राममूर्ति—वह भी अपने विभाग के ज़रिये से ही बनाये गये हैं जो गवर्नमेंट आफ इंडिया के ज़रिये से बने हैं उनमें कुछ के लिये फौरन कम्पनीज़ को ठेका दिया गया था।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९३४–३५ में जो ट्यूबवेल बनाये गये उससे सन् १९४८–४९ में बने ट्यूबवेल पर अधिक खर्चा क्यों हुआ ?

श्री राममूर्ति—यह तो ज़ाहिर सी बात है। उस वक्त के और आजकल के खर्चे में फर्क है और इसी वजह से आज कल का खर्चा बढ़ गया है।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय सूचना मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि गोरखपुर में जो ट्यूबवेल्स लगे हैं उनकी सिंचाई दर क्या है ?

सूचना मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी)—वह आपके विवरण पत्रिका में दी हुई है उसको आप देख लें कि गोरखपुर की क्या दर है ?

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय सिंचाई मंत्री जी कृपया बतायेंगे कि यह अन्तर क्यों है ?

श्री राममूर्ति—अन्तर का कारण यह है कि गोरखपुर जिले में जो बिजली इस्तेमाल होती है वह डीजल स्टेशन से सप्लाई होती है और उसका खर्च हाइड्रोग्रिड से सप्लाई पाने वाले कुओं से बढ़ जाता है।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या सरकार कृपा करके बतलायेगी कि क्या उसके पास इस तरह की शिकायतें आई हैं कि पानी का सरचार्ज और सिंचाई की दर अधिक होने के कारण ट्यूबवेल इस्तेमाल नहीं हो पा रहे हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी नहीं, ऐसी कोई सूचना नहीं है।

श्री केशव पाण्डेय (जिला गोरखपुर)—क्या माननीय सिंचाई मंत्री कृपा कर बतलायेंगे कि गोरखपुर ट्यूबवेल्स से सम्बन्धित पानी के विषय में काश्तकारों की कुछ शिकायतें आई हैं कि वहां के कर्मचारियों की गड़बड़ के कारण पानी ठीक समय पर नहीं मिलता ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—ऐसी शिकायतें इधर-उधर से आया ही करती हैं।

श्री केशव पाण्डेय—सरकार ने उन शिकायतों को दूर करने का क्या उपाय किया है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जांच की जाती है और जहां तक हो सकता है शिकायतें दूर की जाती हैं।

श्री बद्रीनारायण मिश्र (जिला देवरिया)—क्या माननीय मंत्री जी कृपा करके बतलायेंगे कि जिस तरह से पश्चिमी जिलों में नदियों से पानी लेकर बिजली तैयार करके सिंचाई के काम में लाई जाती है उसी तरह से पूर्वी जिलों गोरखपुर आदि में भी बिजली बनाकर सस्ती नहीं की जा सकती ?

श्री राममूर्ति—अभी गोरखपुर के बारे में कोई ऐसी योजना तैयार नहीं हुई है अगर ऐसी कोई चीज होगी तो आपके नोटिस में लाई जायगी।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय मंत्री जी कृपा करके बतलायेंगे कि पूर्वी जिलों में जो ट्यूबवेल्स का निर्माण हो रहा है वह किस एजेंसी द्वारा बनवाये जा रहे हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—वह पूर्वी जिलों में देवरिया, गोरखपुर, बस्ती, आजमगढ़, बलिया, बनारस, जौनपुर आदि में बन रहे हैं और हमारे विभाग की ओर से ही बनाये जा रहे हैं।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि ४१ हजार २५० रुपये प्रत्येक ट्यूबवेल की जो लागत है उसमें पानी वितरण की नालियों की क्या लागत होगी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यह अलग से अभी जोड़ा नहीं जा सका है। अगर इसकी नोटिस मिले तो जोड़ करके अलग से बता दिया जायगा।

*१७–१९—श्री गंगाधर मैठाणी (जिला गढ़वाल)—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये।]

*२०–२१—श्री चिरंजीलाल पालीवाल (जिला फर्रुखाबाद)—[२१ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये।]

माताटीला बांध के निर्माण में लगे हुये मजदूरों की मजदूरी

*२२—श्री लक्ष्मणराव क़दम (जिला झांसी)—क्या सरकार यह बतान की कृपा करेगी कि माताटीला बांध के काम में कितने मजदूर लगे हुये हैं ?

श्री राममूर्ति—माताटीला बांध पर इस समय १६०० मजदूर काम कर रहे हैं ।

*२३—श्री लक्ष्मणराव क़दम—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि क्या वहां कुछ कैदी भेजे जा रहे हैं ?

श्री राममूर्ति—इस समय जेल के कैदी माताटीला बांध पर नहीं भेजे जा रहे हैं ?

*२४—श्री लक्ष्मणराव क़दम—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि उक्त मजदूरों को वहां क्या मजदूरी मिलती है ?

श्री राममूर्ति—मजदूरों का दैनिक श्रम वेतन सवा रुपये से २ रुपये तक है । जो मजदूर मिट्टी का काम करते हैं उन्हें सवा रुपये से डेढ़ रुपय तक मिलता है तथा जो पत्थर का काम करते हैं उन्हें डेढ़ से २ रुपये तक मिलता है ।

श्री लक्ष्मणराव क़दम—क्या सरकार मजदूरों व उनसे संबंधित लोगों की आबादी का खयाल करते हुये वहां पर नल या कुएं तथा अस्पताल खुलवाने का प्रबन्ध करेगी ?

श्री राममूर्ति—अभी तक इसकी जरूरत महसूस नहीं हुई है जिस चीज की जरूरत महसूस होती है, जो डिपार्टमेंट की नालेज में बात लायी जाती है उसके लिये डिपार्टमेंट इन्तजाम कर देता है ।

राजा वीरेन्द्रशाह (जिला जालौन)—क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि माताटीला बांध कब तक बन जायगा ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—निश्चित रूप से कहना कठिन है । कुछ थोड़ी सी उसमें कठिनाइयां भी हैं । लेकिन हमारा प्रयत्न है कि १९५६ तक उसको बनवा दें ।

राजा वीरेन्द्रशाह—क्या माननीय मंत्री जी कृपा करके बतायेंगे कि बुंदेलखंड में पिपरी नाम के बांध के बनाने में काफी लागत लगी और उसके बाद बन्द कर दिया गया ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां, उसको रोका गया और यह सोच कर कि माताटीला से ज्यादा काम होगा, कुछ थोड़ा सा काम करने के बाद रोका गया । लेकिन इसके मानी यह नहीं हैं कि जो पैसा खर्च हुआ वह वेस्ट हुआ । चूंकि प्रारम्भिक कार्य हो चुका है, इसलिए जब चाहें तब बना सकते हैं ?

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या सिंचाई मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे माताटीला बांध बन जाने से कितने एकड़ सिंचाई हो जायगी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—मेरा खयाल है कि करीब ४ लाख एकड़ ।

श्री दीनदयालु शर्मा (जिला बुलन्दशहर)—क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे इन दोनों बांधों का, माताटीला और पिपरी, कितना आपस में फासला है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—पिपरी में कोई बांध नहीं है । न बन रहा है ।

*२५-२६—श्री दीनदयालु शास्त्री (जिला सहारनपुर)—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये ।]

हरद्वार से लक्सर स्टेशन तक पक्की सड़क का निर्माण

*२७—श्री दीनदयालु शास्त्री—क्या सरकार का विचार हरद्वार से लक्सर स्टेशन को पक्की सड़क द्वारा मिलाने का है ? यदि हां, तो यह योजना कब अमल में आयेगी ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जी हां । यह सड़क निर्माण की योजना के द्वितीय चरण में पक्की बनाई जाने के लिये प्रस्तावित है ।

द्वितीय चरणवाली योजनाओं पर सरकार प्रथम चरण की योजनाओं की पूर्ति पर विचार करेगी ।

श्री बलवन्तसिंह—क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि यह सड़क पहले प्रथम चरण में रखी गयी थी ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जी नहीं । नहीं रखी गयी ।

आम चुनाव में प्रदेशीय सरकार का कुल व्यय

*२८—श्री लालबहादुरसिंह (जिला जौनपुर)—गत आम चुनाव में प्रदेशीय सरकार को कुल कितना व्यय करना पड़ा ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—निन्यानवे लाख सत्रह हज़ार सात सौ तीन ।

श्री लालबहादुरसिंह—क्या इस धनराशि में बैलट बाक्सेज़ की कीमत और छपाई वग़ैरह सब सम्मिलित है ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—जी हां, जितना कुल रुपया खर्च हुआ मुख्तलिफ चीजों पर वह सब सम्मिलित है ।

श्री लालबहादुरसिंह—चुनाव के सम्बन्ध में अफसरों को जो भत्ते दिये गये हैं, उनमें केन्द्रीय सरकार और प्रान्तीय सरकार ने किस अनुपात से दिया है ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—उसकी तफसील इस वक्त अलग अलग मौजूद नहीं हैं । सिर्फ इतना तो है कि गवर्नमेंट आफ इंडिया ने इतना और हमने इतना दिया ।

*२९-३०—श्री बलभद्रप्रसाद शुक्ल (जिला गोंडा)—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये ।]

*३१-३२—श्री रामसुन्दर राम (जिला बस्ती)—[३० मार्च, १९५३ के लिये संख्या ५९-६० के अन्तर्गत स्थानान्तरित किये गये ।]

*३३-३५—श्री जगन्नाथप्रसाद (जिला खीरी)—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये ।]

बुलन्दशहर जिले में नलकूपों का निर्माण

*३६—श्री धर्मसिंह (जिला बुलन्दशहर)—क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि जिला बुलन्दशहर में सन् १९५०-५१, १९५१-५२, १९५२-५३ में कितने नये ट्यूबवेल बने ?

श्री राममूर्ति—बुलन्दशहर जिले में निम्नांकित संख्या में नलकूप बनाकर चालू किये गये—

१९५०–५१	४
१९५१–५२	३
१९५२–५३	२०

*३७—**श्री धर्मसिंह**—क्या सिंचाई मंत्री उपरोक्त जिले में इस वर्ष कुछ नये ट्यूबवेल बनाने का विचार रखते हैं ?

श्री राममूर्ति—जी हां । स्वीकृत योजनाओं के शेष ५ नलकूप १९५३–५४ में बनेंगे ।

श्री धर्मसिंह—क्या माननीय मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि स्वीकृत योजना में जिला बुलन्दशहर में सन् १९५०–५१, १९५१–५२ और १९५२–५३ में कितने ट्यूबवेल्स स्वीकृत हुये थे ?

श्री राममूर्ति—१९५१–५२ के अन्दर अब तक ३३६ नलकूप काम कर रहे थे। १९५२–५३ में ३५७ हो गये और १९५३–५४ में ३६२ हो जायेंगे ।

जिला फैजाबाद में नलकूपों का निर्माण

*३८—**श्री रामदास रविदास** (जिला फैजाबाद)—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि जिला फैजाबाद में कुल कितने ट्यूबवेल बन रहे हैं और उनसे किन किन तहसीलों में सिंचाई होगी ?

श्री राममूर्ति—फैजाबाद में २३६ नलकूपों के निर्माण की स्वीकृति प्रदान की जा चुकी है। यह नलकूप तहसील बीकापुर और फैजाबाद में बन रहे हैं ।

श्री रामदास रविदास—क्या माननीय मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि टांडा और अकबरपुर तहसीलों के लिये क्या हो रहा है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—अकबरपुर और टांडा के जिलों में अभी नलकूप की तो योजना नहीं है, परन्तु वहां जो घाघरा की पम्प कैनाल है उसके विस्तार की योजना पर सरकार विचार कर रही है ।

*३९–४०—**श्री दलबहादुरसिंह** (जिला रायबरेली)—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये ।]

*४१–४३—**श्री रामस्वरूप** (जिला मिर्जापुर)—[६ अप्रैल, १९५३ के लिये संख्या २१–२३ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किये गये ।]

*४४–४६— **श्री व्रजभूषण मिश्र** (जिला मिर्जापुर)—[१४ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये ।]

*४७–४८—**श्री कैलाशप्रकाश** (जिला मेरठ) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ २१–२२ पर]

*४९—**श्री पुत्तूलाल** (जिला आगरा) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ २२ पर] ।

*५०–५१—**श्री नागेश्वर द्विवेदी** (जिला जौनपुर) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ २२–२३ पर]

कुमायूं सिंचाई योजना के अन्तर्गत बनाई गई नहरें

*५२—श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि कुमायूं डिवीजन की इरिगेशन स्कीम के अनुसार अब तक बनाई गयी गूलों या छोटी नहरों में से कितनी सफल और कितनी असफल रही हैं ? अगर कोई असफल रही हैं तो क्यों ?

श्री राममूर्ति—साधारणतया प्रत्येक नहर प्रणाली के पूर्ण विकास के लिये ३ से ५ वर्ष तक का समय आवश्यक है। कुमायूं सिंचाई योजना के अन्तर्गत बनाई गई नहरें यद्यपि अभी धीरे धीरे विकसित हो रही हैं फिर भी सिंचाई के उन आंकड़ों से, जो प्रारम्भिक सिंचाई से प्राप्त हुये हैं, पूरी आशा है कि ये सभी योजनाएं सफल होंगी।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री जी कृपया बतलायेंगे कि यह कुमायूं में बनाई गई नहरें और गूलें किन किन स्थानों पर बनी हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—इसके लिये नोटिस की जरूरत है।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री जी कृपया बतलायेंगे कि ये धीरे-धीरे विकसित होने वाली नहरों की प्रारम्भिक सिंचाई के आंकड़े क्या हैं ?

श्री राममूर्ति—उसका उत्तर तो दिया कि अगर आप विवरण देखना चाहें तो कमरे में आ जायं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—श्रीमन् , कमरे में जो सूचना है वह तो दूसरी है। मैं प्रारम्भिक सिंचाई के आंकड़े पूछता हूं।

श्री अध्यक्ष—उसके लिये भी उन्होंने वही जवाब दिया।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री जी कृपया बतलायेंगे कि यह पाटकोट और पोखराड़ योजनाओं का अन्वेषण कब तक पूरा हो जायगा ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—मेरा ख़याल है इस वर्ष बरसात के पहले पूरा हो जायगा।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या माननीय मंत्री जी को मालूम है कि घंघरेटी और बरधौ में जिस स्थान पर सर्वे किया गया है वह किसी हालत में उचित नहीं था और दूसरे स्थानों पर सर्वे कराने की कृपा करेंगे ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यदि कहीं और आपका सुझाव हो कि वहां नहर बन सकती है तो उसका सर्वे गवर्नमेंट करायेगी।

*५३—श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि कुमायूं में उपर्युक्त बनाई गूलों या छोटी नहरों द्वारा अब तक अलग अलग (वार्षिक) कितने एकड़ जमीन सींची गई हैं ?

श्री राममूर्ति—माननीय सदस्य इस सूचना को मेरे कमरे में रखी हुई विवरण पत्रिका में देख सकते हैं।

*५४—श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या सरकार बतायेगी कि भविष्य में कुमायूं इरिगेशन स्कीम के अनुसार घंघरेटी, बरघौ, पाटकोट, पाडली, फतेहपुर तथा पोखराड़ (जिला नैनीताल) में भी छोटी नहरें बनाई जाने की योजना बनी है? अगर हां, तो वहां कब तक कार्य शुरू हो जावेगा?

श्री राममूर्ति—सिंचाई के लिये इन सभी योजनाओं का अन्वेषण किया गया जिसके परिणामस्वरूप घंगरेटी तथा बरघौ नामक योजनाओं को निर्माणक तथा आर्थिक कठिनाइयां होने के कारण कार्यान्वित नहीं किया जा सका।

पाटकोट तथा पोखराड़ योजनाओं पर अभी अन्वेषण जारी है और यदि इनके निर्माण के साधन अनुकूल हुये तो इन्हें बनाया जायेगा।

पाडली नहर योजना को जिला नियोजन समिति के समक्ष विचारार्थ रखने के लिये आदेश दिया गया है। ७५,००० रुपये के आगणित व्यय की फतेहपुर नहर योजना स्वीकृत हो गई है और इसका निर्माण कार्य आरम्भ किये जाने का आदेश भी दे दिया गया है।

इलाहाबाद जिले की सड़कों को पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत पक्की करने का निश्चय

*५५—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या सरकार बताने की कृपया करेगी कि इलाहाबाद जिले की किन-किन सड़कों को सार्वजनिक निर्माण विभाग ने पिछले ५ वर्षों में इलाहाबाद जिला बोर्ड को वापस किया है?

श्री चतुर्भुज शर्मा—इन सड़कों का नाम माननीय सदस्य की मेज पर रखी हुई तालिका में दिया हुआ है।

(देखिये नत्थी 'घ' आगे पृष्ठ ७६ पर)

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि जिला बोर्ड इलाहाबाद की ओर से कोई आवेदन-पत्र इन सड़कों के रख रखाव के लिए जो पैसा मिलता है, उसके बढ़ाने के सिलसिले में, सरकार के पास आया है?

श्री चतुर्भुज शर्मा—अभी तक ऐसा कोई पत्र नहीं आया है।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या सरकार कृपा करके बतलायेगी कि जिला बोर्ड इलाहाबाद को इन सड़कों के रख-रखाव के लिए सरकार से कोई अतिरिक्त सहायता मिलती है?

श्री चतुर्भुज शर्मा—सन् १९५२ में ३१ हजार रुपया दिया गया था इन सड़कों के लिये और हरसाल बोर्ड को ग्रांट दी जाती है, जो इनका हिस्सा पड़ता है वह दिया जाता है।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि यह जो सड़कें जिला बोर्ड को वापस दी गई हैं, यह सब कच्ची सड़कें हैं, सीमेंटेड हैं या कंकड़ की हैं?

श्री चतुर्भुज शर्मा—सब कच्ची सड़कें हैं।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या सरकार इन सड़कों को पक्का करवाने के सिलसिले में कोई कदम उठायेगी?

श्री चतुर्भुज शर्मा—यह बता दिया गया है कि योजना बनाई गई है और जो पक्की सड़कों के लिये फर्स्ट फेज में ली गयी हैं वही बनाई जा रही हैं।

*५६—श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या सरकार कृपा कर बतलायेगी कि पंचवर्षीय योजना में इलाहाबाद जिले की किन-किन सड़कों को पक्का करने का या बनाने का निश्चय किया गया है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत इलाहाबाद जिले की जिन जिन सड़कों को पक्का कराने या बनाने का निश्चय किया गया है उनका नाम माननीय सदस्य की मेज पर रक्खी हुई तालिका में दिया हुआ है।

(देखिये नत्थी 'ङ' आगे पृष्ठ ७७ पर)

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि इन सड़कों पर कार्य आरम्भ हो गया है या नहीं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जी हां, कुछ पर कार्य आरम्भ हो गया है।

श्री हेमवतीनन्दन बहुगुना—क्या सरकार कृपा करके यह बतलायेगी कि इन सड़कों के बनाने का कार्य कब तक पूरा हो जायगा ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—यह ठीक ठीक तो नहीं बतलाया जा सकता लेकिन आशा है कि बहुत जल्दी पूरा होगा।

पूर्वी जिलों में नलकूपों की जिलेवार संख्या

*५७—श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि पूर्वी जिलों में कुल कितने ट्यूबवेल्स बनाये जा रहे हैं ? क्या सरकार जिलेवार उसकी लिस्ट मेज पर रखने की कृपा करेगी ?

श्री राममूर्ति—पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत पूर्वी जिलों में १६६० नलकूप बनाने का विचार है।

आयोजित १६६० नलकूपों के जिलेवार विवरण की लिस्ट मेज पर रक्खी है।

(देखिये नत्थी 'च' आगे पृष्ठ ७८ पर)

*५८—श्री शिवनारायण—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि इनमें से ३१ मार्च, सन् १९५३ तक कितने तैयार हो जायंगे ?

श्री राममूर्ति—३१ मार्च, १९५३ तक १३७ नलकूप तैयार हो जावेंगे। मेज पर रक्खी सूची से इन १३७ नलकूपों का भी जिलेवार विवरण मालूम हो जावेगा।

(देखिये नत्थी 'च' आगे पृष्ठ ७८ पर)

श्री शिवनारायण—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि गोरखपुर देवरिया और बस्ती में जो ट्यूबवेल तैयार किये जा रहे हैं वे बिजली द्वारा अथवा आयल इंजिन द्वारा चलाये जायेंगे ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—अभी बिजली का पावर स्टेशन वहां का बढ़ भी रहा है, बिजली मिल जायगी तो बिजली से चलाया जायगा।

श्री शिवनारायण—यह जो सूची में जिलावाइज़ ट्यूबवेल्स का बटवारा हुआ है वह क्षेत्रफल के अनुसार हुआ है या आबादी के अनुसार हुआ है?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यह प्रश्न कुछ ज्यादा समझ में नहीं आया, इस दृष्टि से तो कोई बटवारा होता नहीं। जरूरत के हिसाब से जहां मुनासिब समझा जाता है कि यहां इस वक्त बनना चाहिये, उस तरह से बटवारा कर लिया जाता है।

श्री शिवनारायण—यह जो सूची हमारे सामने प्रस्तुत है क्या इन्हीं को मैं पूर्वी जिलों में तसव्वर कर लूं?

श्री कमलापति त्रिपाठी—पूर्वी जिले तो ये हैं ही, कोई दूसरे पूर्व के जिले हैं क्या?

श्री रामदास रविदास—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि फैजाबाद जिला भी पूर्वी जिलों में लगता है?

श्री राममूर्ति—फैजाबाद जिला पूर्वी जिलों में जैसा स्ट्रिक्टली कहा जाता है वैसा नहीं लगता है।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—क्या माननीय मंत्री जी बतला सकते हैं कि आजमगढ़ जिले में कितने ट्यूबवेल्स मार्च, १९५३ तक बनेंगे?

श्री राममूर्ति—इसमें पांच दिये हुये हैं।

श्री शिवनारायण—क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि गोंडा, जौनपुर, बहराइच और सुल्तानपुर में कार्य अभी तक क्यों नहीं आरम्भ हुआ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—कार्य आरम्भ तो सब जगह धीरे-धीरे हो रहा है, जहां नहीं हुआ है वहां सर्वे हो रहा है, और वहां भी आरम्भ होगा। सब स्थानों पर एक साथ कार्य आरम्भ करना आसान नहीं है।

*५९—श्री कन्हैयालाल वाल्मीकि (जिला हरदोई)—[२१ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किया गया।]

*६०—श्री पुत्तूलाल (जिला आगरा) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ २३ पर]

*६१—श्री बलवन्तसिंह—[१४ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किया गया।]

*६२–६३—श्री गंगाप्रसाद सिंह (जिला बलिया) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ २३ पर]

*६४–६५—श्री रामनरेश शुक्ल (जिला प्रतापगढ़) (अनुपस्थित)—[देखिये आगे पृष्ठ २३–२४ पर]

पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कानपुर जिले में सिंचाई के नये साधन

*६६—श्री मुरलीधर कुरील (जिला कानपुर)—क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि कानपुर जिले में पंचवर्षीय योजना के अन्दर कौन-कौन से सिंचाई के नये साधन निर्माण किये जाने को हैं?

श्री राममूर्ति---पंचवर्षीय योजना के अधीन तो कानपुर जिले के लिये संप्रति कोई योजना नहीं है पर पन्द्रह वर्षीय योजना के अनुसार रामगंगा डेम बनने पर कानपुर जिले में ८७ हजार एकड़ नई भूमि की सिंचाई की सुविधा उत्पन्न करने की योजना अवश्य है।

श्री मुरलीधर कुरील---क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि कानपुर में सिंचाई के लिये ट्यूबवेल बनाये जा सकते हैं?

श्री राममूर्ति---जी हां, ट्यूबवेल जरूर बनाये जा सकते हैं।

श्री मुरलीधर कुरील---क्या माननीय मंत्री जी इसके लिये प्रबन्ध कराने की कोशिश करेंगे?

श्री राममूर्ति---कानपुर के जिले में २,८५,१०५ एकड़ जमीन में इस वक्त सिंचाई की जा रही है। पहले उन जिलों को लिया जा रहा है जहां पर सिंचाई की व्यवस्था बहुत कम है इसलिये इस वक्त कोई प्रश्न गवर्नमेंट के सामने कानपुर के लिये नहीं है।

*६७-६८---श्री मुरलीधर कुरील---[१४ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये।]

मुज़फ़्फ़रनगर जिले के निर्माण कार्य पर सन् १९५१-५२ में व्यय

*६९---श्री श्रीचन्द---क्या निर्माण मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि मुज़फ़्फ़रनगर जिले में निर्माण-कार्य में १९५१-५२ में क्या व्यय हुआ?

श्री चतुर्भुज शर्मा---८,६२,३९१ रुपये।

श्री श्रीचन्द---क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि यह कुल व्यय पी० डब्ल्यू० डी० ने किया है या डिस्ट्रिक्ट बोर्ड ने?

श्री चतुर्भुज शर्मा---यह पी० डब्ल्यू० डी० का खर्चा है, डिस्ट्रिक्ट बोर्ड से कोई ताल्लुक नहीं है।

*७०---श्री श्रीचन्द---क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि तहसील बुढ़ाना (मुज़फ़्फ़रनगर) में १९५१-५२ में क्या क्या निर्माण-कार्य किये गये और क्या लागत लगी?

श्री चतुर्भुज शर्मा---तहसील बुढ़ाना में १९५१-५२ में जो निर्माण कार्य किये गये तथा उनकी लागत की सूची माननीय सदस्य की मेज पर रख दी गई है।

(देखिये नत्थी 'छ' आगे पृष्ठ ७९ पर)

युद्धोत्तर निर्माण योजना के अन्तर्गत जिला खीरी में सड़कों का निर्माण

*७१---श्री रामभजन शर्मा (जिला खीरी)---क्या सरकार कृपा करके बतलायेगी कि युद्धोत्तर निर्माण कार्य के सिलसिले में जिला खीरी के अन्तर्गत कितनी कच्ची तथा पक्की सड़कें निर्माण की गयीं?

श्री चतुर्भुज शर्मा--युद्धोत्तर निर्माण योजना के अन्तर्गत जिला खीरी में जिन जिन कच्ची तथा पक्की सड़कों का निर्माण किया गया उनके नाम माननीय सदस्य की मेज पर रखी हुई तालिका नं० १ में दिये हुये हैं।

(देखिये नत्थी 'ज' आगे पृष्ठ ८० पर)

श्री रामभजन शर्मा--क्या सरकार कृपया बतलायेगी कि तालिका पर जो सड़कों के नाम दिये गये हैं, उनके अतिरिक्त उक्त योजना में और कोई सड़कें शामिल थीं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--इससे तो यही मालूम होता है कि यही सड़कें शामिल थीं।

*७२--श्री रामभजन शर्मा--क्या सरकार कृपा करके बतलायेगी कि वह जिला खीरी तथा शाहजहांपुर के अन्तर्गत पुवायां-मोहम्मदी-मैगलगंज पक्की सड़क बनवाने का इरादा रखती है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--ऐसी कोई योजना इस समय सरकार के विचाराधीन नहीं है।

*७३--श्री रामभजन शर्मा--जिला खीरी के अन्तर्गत पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट की कितनी सड़कें हैं और उक्त विभाग ने कितनी सड़कें जिला बोर्ड के हवाले कर दी हैं ? क्या सरकार इसका विवरण देने की कृपा करेगी ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--जिला खीरी में निर्माण विभाग के अन्तर्गत इस समय जो सड़कें हैं तथा जो सड़कें जिला बोर्ड खीरी को बाबत कर दी गई हैं उनके नाम माननीय सदस्य की मेज पर रखी हुई तालिका नं० २ में दिये हुये हैं

(देखिये नत्थी 'झ' आगे पृष्ठ ८१ पर)

गोरखपुर में निर्माण विभाग द्वारा कार्य

*७४--श्री केशव पाण्डेय--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि गोरखपुर में सन् १९५२ में निर्माण विभाग द्वारा कौन कौन से निर्माण कार्य हुए हैं ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--माननीय सदस्य की मेज पर दो तालिकायें रख दी गई हैं जिसमें सन् ५२ में निर्माण विभाग द्वारा भवनों तथा सड़कों पर किये गये निर्माण कार्यों का विवरण दिया हुआ है।

(देखिये नत्थी 'ञ' आगे पृष्ठ ८२-८३ पर)

श्री केशव पाण्डेय--क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि जो तालिका हम को दी गयी है उसमें इस वर्ष कुल बनवाने में कितना खर्चा हुआ ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--इसके लिये नोटिस की जरूरत पड़ेगी।

श्री केशव पाण्डेय--क्या माननीय मंत्री जी बतलायेंगे कि सन् १९५२ में निर्माण कार्यों के निमित्त जो बजट रखा गया था उसकी कितनी रकम बाकी बच गयी थी ?

श्री चतुर्भुज शर्मा--इसके लिये भी नोटिस की जरूरत पड़ेगी।

*७५--श्री देवकीनन्दन विभव (जिला आगरा) (अनुपस्थित)--[देखिये आगे पृष्ठ २४ पर]

नारंगीबाह घाट में जमुना के ऊपर तथा पिनाहट में चम्बल के ऊपर पुल की आवश्यकता

*७६—श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी (जिला आगरा)—क्या सरकार नारंगीबाह घाट पर जमुना के ऊपर तथा पिनाहट (जिला आगरा) में चम्बल के ऊपर किसी प्रकार के पुल बनाने का विचार कर रही है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जी नहीं।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी—क्या सरकार को विदित है कि चम्बल के ऊपर पुल व्यापार और पुलिस दोनों के काम की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—हो सकता है। जी हां, मालूम है।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी—क्या सरकार उस पर एक पोंटून ब्रिज बनाने पर विचार करेगी ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—इसकी कुछ चर्चा चली थी। जो चिट्ठी आई थी उस पर विचार किया गया था लेकिन फ़िलहाल इस पर कोई काम नहीं किया जा सकता है।

हैण्डलूम के बने हुए छपे तथा रंगीन कपड़ों पर सेल्स टैक्स

*७७—श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी—क्या सरकार को विदित है कि hand loom के बने हुए छपे तथा रंगीन कपड़े पर sales tax लगाया जा रहा है ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—हैण्डलूम के छपे कपड़े पर ३ पाई फी रुपया बहु-स्थानीय उत्तर प्रदेश बिक्री कर (सेल्स टैक्स) लिया जाता है और हैण्डलूम के रंगीन कपड़े पर यह कर नहीं लिया जाता है।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि रंगीन और छपे कपड़े पर यह भेद किस आधार पर किया जाता है ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—कपड़े को रंगने से उसकी कीमत में बहुत थोड़ा सा फ़र्क पड़ता है, और छपने से उसकी कीमत बहुत ज्यादा हो जाती है।

*७८—श्री देवकीनन्दन विभव—[३१ मार्च, १९५३ के लिए स्थगित किया गया]

*७९-८१—श्री बलभद्रप्रसाद शुक्ल—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किये गये।]

रुड़की विश्वविद्यालय के उप-कुलपति का त्यागपत्र

*८२—श्री दीनदयालु शास्त्री—क्या यह सच है कि रुड़की विश्वविद्यालय के वाइस चांसलर ने अपने पद से त्यागपत्र दे दिया है ? यदि हां, तो इसका क्या कारण है ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—जी हां। रुड़की विश्वविद्यालय का वातावरण उनके अनुकूल नहीं था।

रुड़की विश्वविद्यालय में प्रति मास प्रति विद्यार्थी का व्यय

*८३—श्री दीनदयालु शास्त्री—क्या सरकार बतलायेगी कि रुड़की विश्वविद्यालय में प्रति मास प्रति विद्यार्थी भोजन का, छात्रालय का तथा शिक्षण का पृथक पृथक क्या व्यय होता है ? क्या सरकार इस खर्च में कमी करने का विचार कर रही है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—रुड़की विश्वविद्यालय में प्रति मास प्रति विद्यार्थी का खर्च भोजन का शाकाहारी ६२।।=) और अशाकाहारी ७४।≡), छात्रालय का मय सफाई, पानी, बिजली और फर्नीचर के किराये के १२।।।≡) और शिक्षण का २४) होता है।

जी हां, इसके संबंध में जांच करने का इरादा है।

श्री दीनदयालु शास्त्री—क्या सरकार बतायेगी कि व्यय कम करने की जो जांच वह करने का इरादा रखती है वह कब तक हो जायगी ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—यूनिवर्सिटी के मुताल्लिक नया इन्तजाम हो रहा है और मेरे खयाल में इस साल के अन्दर वह हो जायगी।

श्री रामसुन्दर पाण्डेय—हरिजन विद्यार्थियों से भी क्या वही व्यय लिया जाता है ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—जी हां, हरिजनों से भी वही लिया जाता है।

* * * * *

रामपुर जिले में कोसी नदी के लालपुर बांध का कार्य

*११—**श्री कृष्णशरण आर्य** (अनुपस्थित)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि रामपुर जिले में कोसी नदी के लालपुर बांध के संबंध में जिस के लिए १९५२-५३ ई० के बजट में ७५,००० रुपये की अनावर्तक धनराशि स्वीकृत की गयी थी अब तक क्या कार्य किया गया है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—कोसी नहर के लालपुर बांध पर अभी काम आरम्भ नहीं किया जा सका है। बाढ़ में बांध को कोई क्षति न पहुंचे इस उद्देश्य से यह परम आवश्यक प्रतीत हुआ कि माडेल (Model) पर नदी के प्रभाव का अध्ययन करके बांध की रूपरेखा (Design and alignment) निश्चित की जाये। बहादुराबाद के अन्वेषणालय (Research Station) में इसके लिये बहुत से प्रयोग किये गये हैं। इन प्रयोगों के परिणाम इसी मास (मार्च, १९५३) में विदित होने की आशा है। उसके उपरान्त बांध के निर्माण का कार्य प्रारम्भ कर दिया जायगा और आशा की जाती है कि यह कार्य वर्षा ऋतु के पूर्व ही पूर्ण हो जायगा।

*१२—**श्री कृष्णशरण आर्य** (अनुपस्थित)—क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि रामपुर जिले की तहसील शाहबाद के सेफनी क्षेत्र में गांगन नदी का एस्केप न बनने के कारण धान की खेती को नुकसान हो रहा है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—जी हां।

*१३—**श्री कृष्णशरण आर्य** (अनुपस्थित)—क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि सरकार इस एस्केप को कब तक बनाने का विचार रखती है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—गांगन एस्केप के निर्माण का कार्य आरम्भ हो चुका है और वित्तीय वर्ष १९५३-५४ में समाप्त हो जायगा।

* * * * *

भाकरा नागल बांध से प्राप्त की गई बिजली की दर

*४७—**श्री कैलाशप्रकाश** (अनुपस्थित)—क्या यह सही है कि भाकरा नागल बांध योजना अधिकारी कुछ विद्युत शक्ति हमारे प्रदेश को देने के लिए तैयार हैं ?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—जी हां।

नोट—तारांकित प्रश्न ४७-४८ श्रीमती प्रकाशवती सूद ने पूछे।

*४८—श्री कैलाशप्रकाश (अनुपस्थित)—यदि हां, तो कितनी और किस दर पर? वह शक्ति कब तक प्राप्त हो जायेगी?

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—लगभग १० हजार किलोवाट। मगर अभी तय नहीं हुआ है कि बिजली किस दर पर और किस समय तक मिल सकेगी।

मद्य निषेध प्रचारकों की नियुक्ति

*४९—श्री पुत्तूलाल (अनुपस्थित)—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि मद्य निषेध का प्रचार करने के लिये प्रति वर्ष कितने प्रचारक रक्खे जाते हैं और उनको वर्ष में कितने महीने के लिए नियुक्त किया जाता है?

न्याय मंत्री (श्री सैयद अली जहीर)—सरकार ने प्रचारकों की कोई संख्या नहीं नियत कर रक्खी है। जरूरत और बजट में धन का ध्यान रखते हुये उनकी नियुक्तियां की जाती हैं। कहीं कहीं तो प्रचारक साल भर काम करते हैं और बहुत स्थानों पर कुछ महीनों के लिये ही रखे जाते हैं।

पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत जौनपुर जिले की सड़कों का निर्माण

*५०—श्री लागेश्वर द्विवेदी (अनुपस्थित)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत जौनपुर जिले में कितने मील नई पक्की सड़कें बनेंगी और वह सड़कें कौन कौन हैं?

श्री चतुर्भुज शर्मा—पंचवर्षीय योजना में जौनपुर जिले में सरायखेता, जैगहां, दीदारगंज तथा जौनपुर प्रतापगढ़ का पट्टी सिंगरामऊ भाग नयी पक्की सड़कें बनाने के लिये तथा शाहगंज रामनगर पर अरनूपुर खुर्द को शाहगंज दीदारगंज सड़क पर फैक्ट्री तथा कटार को मिलाने वाली सड़क पर सीमेंट कांक्रीट ट्रैक बिछाने के लिये शामिल की गई है और आशा की जाती है कि इन सड़कों पर मध्य की तह में जलाव का काम पूरा हो जायेगा।

श्री रमेशचन्द्र शर्मा—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि जितनी सड़कें पंचवर्षीय योजना में जौनपुर में बतलायी जाती हैं वे कितने मील जौनपुर में पड़ेंगी और कितने मील आजमगढ़ और प्रतापगढ़ में पड़ेंगी?

श्री चतुर्भुज शर्मा—सराय खेता, जैगहां, दीदारगंज में ६ मील ४ फ़र्लांग, जौनपुर, प्रतापगढ़, पट्टी सिंगरामऊ में ३ मील ४ फर्लांग और इसके अलावा पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत ४ मील ४ फर्लांग सीमेंट कांक्रीट ट्रैक शामिल है।

श्री रमेशचन्द्र शर्मा—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि सिंगरामऊ से पट्टी तक कितने दिनों में सड़क तैयार कर ली जायगी?

श्री चतुर्भुज शर्मा—यह ठीक ठीक नहीं कहा जा सकता।

श्री बाबूनन्दन (जिला जौनपुर)—क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि सराय मोहद्दी से खटहन तक भी सड़क बनाने की योजना है?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जो योजना थी वह बतला दी गयी है।

नोट—तारांकित प्रश्न ५०–५१ श्री रमेशचन्द्र शर्मा ने पूछे।

श्री रमेश चन्द्र शर्मा—क्या सरकार को यह पता है कि बादशाहपुर से बनारस जाने के लिये सीधी सड़क अभी तक कोई नहीं है ?

श्री चतुर्भुज शर्मा—जौनपुर से बनारस जाने के लिये सीधी सड़क है और जो आप बतला रहे हैं उस सड़क से केवल ८ मील का फ़र्क़ पड़ता है, वहां एक नेशनल हाई-वे बनी हुई है।

*५१—**श्री नागेश्वर द्विवेदी** (अनुपस्थित)—क्या सरकार ने बादशाहपुर, जंघई होते हुए लखनऊ और बनारस को सीधा मिलाने की कोई योजना बनाई है ? यदि हां, तो वह कब तक पूरी होगी।

श्री चतुर्भुज शर्मा—ऐसी कोई भी योजना सरकार के विचाराधीन नहीं है ?

* * * * *

आगरा जिले में नलकूपों के बनाने का निश्चय

*६०—**श्री पुत्तू लाल** (अनुपस्थित)—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि इस वर्ष आगरा जिला में कितने नल कूप (tube wells) बनाने का निश्चय किया गया है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यदि भारत सरकार से प्रयोगात्मक नलकूपों के निर्माण के लिये आर्थिक सहायता प्राप्त हुई तो आगरा जिले की बाह तहसील, में जहां नहरों से सिंचाई की सुविधा नहीं है, लगभग आठ नलकूप बनाने का विचार है। इस संबंध में केन्द्रीय सरकार से परामर्श हो रहा है। बाह तहसील में इसके सिवा और नलकूपों के निर्माण के संबंध में एक योजना है जो अभी सरकार के विचाराधीन है।

* * * * *

बलिया जिले में नलकूप योजना का प्रारम्भ

*६२—**श्री गंगा प्रसाद सिंह** (अनुपस्थित)—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि सरकारी नलकूप लगाने की योजना जिला बलिया में कब लागू की गयी ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यह परीक्षण करने के लिये कि आजगमढ़, गाजीपुर तथा बलिया जिलों में नलकूप निर्माण संभव है या नहीं, सरकार ने दिसम्बर १९५० में इन जिलों में चार प्रयोगात्मक बोरिंग के लिये ४७,४०० रु० की व्यवस्था की। इन चार बोरिंग्स में से दो आजमगढ़ में, एक गाजीपुर में और एक बलिया में की गई तथा सफल होने पर उन्हें नलकूल के रूप में परिणत किया गया।

इसी सफलता के आधार पर सरकार ने वित्तीय वर्ष १९५२-५३ में २०० नये नलकूप योजना के अन्तर्गत बलिया जिसमें ४० नलकूप निर्माण की स्वीकृत प्रदान की है। नलकूपों की उचित स्थिति जानने के लिये जांच पड़ताल जारी है और समाप्त होते ही योजना पर कार्य शुरू हो जावेगा।

*६३—**श्री गंगा प्रसाद सिंह** (अनुपस्थित)—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि अब तक कितने नलकूप लगे हैं और कहां कहां ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—यह प्रश्न अब नहीं उठता।

परगना बिहार जिला प्रतापगढ़ में बकुलाही नदी को रोक कर सिंचाई का प्रबन्ध

*६४—**श्री रामनरेश शुक्ल** (अनुपस्थित)—क्या सरकार को पता है कि सिया परगना बिहार जिला प्रतापगढ़ में अंग्रेजी शासन काल में बकुलाही नदी को रोक कर सिंचाई का प्रबन्ध किया गया था ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—अंग्रेजी शासन काल में सरकार की ओर से बकुलाही नदी को रोक कर सिंचाई के लिये परगना बिहार जिला प्रतापगढ़ के सिया ग्राम में सिंचाई का कोई प्रबन्ध नहीं किया गया था। पर कुछ छोटे छोटे बांध किसानों ने स्वयं बनाये थे।

*६५—श्री रामनरेश शुक्ल (अनुपस्थित)—यदि हां, तो क्या सरकार को पता है कि बन्धो टूट जाने से यह योजना बन्द है?

श्री कमलापति त्रिपाठी—किसानों के द्वारा बनाये हुए यह छोटे बांध सरम्मत न होने के कारण टूट गये हैं।

* * * * *

आगरा जिले में सिंचाई के कार्यों के लिए स्वीकृत धन

*७५—श्री देवकीनन्दन विभव (अनुपस्थित)—क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि आगरा में सिंचाई के कार्यों के सम्बन्ध में गत वर्ष जो रुपया मंजूर हुआ था वह किस किस तहसील में, कितना कितना और किस किस में खर्च हुआ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—सन् १९५१-५२ में आगरा जिले में कुल १,८५,४९२ रुपया मंजूर हुआ था। माननीय सदस्य मेरे कमरे में रक्खी हुई विवरण-पत्रिका में अन्य सब सूचना देख सकते हैं।

अतारांकित प्रश्न

गाजियाबाद से ओखला होती हुई नई देहली तक सड़क बनाने की योजना

१—श्री धर्म सिंह—क्या निर्माण मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि गाजियाबाद से ओखला होती हुई नई देहली को सड़क बनाने की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है?

निर्माण मंत्री (श्री गिरधारी लाल)—जी नहीं। गाजियाबाद दिल्ली से नेशनल हाई-वे द्वारा मिला हुआ है।

२—श्री कैलाश प्रकाश—[१४ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किया गया।]

३—श्री रामदास रविदास—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किया गया।]

४—श्री केवल सिंह (जिला बुलन्दशहर)—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किया गया।]

५—श्री गिरजारमण शुक्ल (जिला प्रतापगढ़)—[७ अप्रैल, १९५३ के लिये स्थगित किया गया।]

मैनपुरी जिले में नहरों से सिंचाई

६—श्री महाराज सिंह (जिला मैनपुरी)—क्या सिंचाई मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मैनपुरी जिले की प्रत्येक तहसील में कितने एकड़ जमीन पर नहर की आबपाशी की जाती है?

श्री कमलापति त्रिपाठी—मैनपुरी जिले में नहर से सिंचाई का तहसीलवार विवरण इस प्रकार है :

तहसील का नाम	तहसील का कुल रकबा जिस पर खेती होती है	रकबा जो नहर के कमांड में है	औसत रकबा जो सींचा जाता है	रकबा जो नहर के कमांड में है
१—मैनपुरी	१,२८,१५०	६३,४३९	४०,५६९	६४,७११
२—भोगांव	१,८५,६५४	१,२४,६५०	८२,४१६	६१,००४
३—करहल	८३,१५८	४९,५३१	२३,५४२	३३,६२७
४—जसराना	१,२५,३८४	३५,१६४	३२,५२८	९०,२२०
५—शिकोहाबाद	१,३५,५३५	४५,५५१	३२,३३९	८९,९८४
	६,५९,८८१	३,१८,३३५	२,११,३९४	३,३९,५४६

वित्तीय वर्ष १९५३-५४ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिये समय विभाजन

श्री जगन्नाथ मल्ल (जिला देवरिया)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा सुझाव है कि अनुदान संख्या ७ और अनुदान संख्या ३१ एक साथ ले ली जायं और इसके लिये २ घंटे का समय रख दिया जाय। इसके अतिरिक्त अनुदान संख्या २८ के लिये सवा घंटा रख दिया जाय और बाकी समय अनुदान संख्या ४९ के लिये रख दिया जाय।

राजा वीरेन्द्र शाह (जिला जालौन)—श्रीमान्, मैं समझता हूं कि अनुदान संख्या ७ और ३१ एक साथ ले ली जायं और उनके लिये २ घंटे का समय रख दिया जाय और बाकी दोनों अनुदानों के लिये एक एक घंटा रख दिया जाय।

श्री अध्यक्ष—आज साढ़े तीन घंटे का समय रहेगा इसलिये बाद के दोनों अनुदानों के लिये १, १ घंटा नहीं बचेगा। इसलिये जो प्रस्ताव पहले पेश किया गया है वह ज्यादा अच्छा रहेगा।

(कुछ ठहर कर)

अनुदान संख्या ७ और ३१ एक साथ ली जायंगी, उनके लिये २ घंटे का समय रहेगा। अनुदान संख्या २८ के लिये सवा घंटे तथा बाकी समय अनुदान संख्या ४९ के लिये रहेगा।

अनुदान संख्या ७ और ३१, जिनके लिये २ घंटे का समय रखा गया है उनमें कटौती के प्रस्ताव के लिये १५ मिनट और बाकी लोगों के लिये ७ मिनट, अनुदान संख्या २८ में कटौती के प्रस्ताव के लिये १० मिनट और अन्य सदस्यों के लिये ५ मिनट, अनुदान संख्या ४९ में कटौती के प्रस्ताव के लिये ७ मिनट और बाकी सदस्यों के लिये ५ मिनट का समय रहेगा।

वित्तीय वर्ष १९५३-५४ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिये मांगों पर मतदान—अनुदान संख्या ७—लेखा शीर्षक १२—मोटरगाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय तथा अनुदान संख्या ३१—लेखा शीर्षक ४७-विविध (वाहन) विभाग और ४४—उड्डयन

परिवहन मंत्री (श्री विचित्र नारायण शर्मा)—अध्यक्ष महोदय, गवर्नर महोदय की सिफारिश से मैं प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ७, मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय (लेखा शीर्षक : १२—मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय) के अन्तर्गत ८८,००,००० रुपया की मांग स्वीकृत की जाय।

मैं गवर्नर महोदय की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ३१—वाहन विभाग (लेखा शीर्षक ४७—विविध विभाग और ४४—उड्डयन) के अन्तर्गत ६२,१४,६०० रुपये की मांग स्वीकृत की जाय।

जहां तक मांग नं० ७ का सम्बन्ध है उसका बहुत ही कम वास्ता इस विभाग से है और मैं समझता हूं कि दूसरे विभागों के सिलसिले में उसकी बाबत यहां पर चर्चा हो गयी होगी।

अनुदान संख्या ३१ के मातहत जो मांग पेश की गयी है उसमें तफसील में जाने की मैं इस समय आवश्यकता नहीं समझता हूं। साधारणतया रोडवेज का काम आप लोगों के सामने काफी अच्छी तरह इतना आता है कि विशेष कहने की आवश्यकता नहीं है। यह विभाग करीब ४, ५ साल पहले शुरू हुआ था और इसकी बहुत ही छोटी शुरुआत शुरू हुई हुई और इस बीच में इसने धीरे धीरे जो उन्नति की वह मैं समझता हूं कि इस विभाग के लिये सराहना का विषय हो सकता है। लेकिन हम अभी भी महसूस करते हैं कि इसके अन्दर बहुत भारी खामियां हैं, बहुत से प्रबन्ध ऐसे हैं जो कि अभी नहीं हो पाये हैं लेकिन उनके वास्ते समय की आवश्यकता होगी, रुपये की आवश्यकता होगी और वह धीरे धीरे ही हो सकती है। हमारे सामने जो सबसे बड़ी कमी महसूस की जाती है वह यह है कि यह विभाग जब शुरू किया गया था तो इस आशा से किया गया था कि बहुत जल्द यातायात की इस इंडस्ट्री को नेशनलाइज कर दिया जायगा। लेकिन बदकिस्मती से कुछ कानूनी दिक्कतें ऐसी उठीं कि इसका काम रुक गया और फिर कुछ वजूहात से तवज्जह इधर कम दी जा सकी और सब से ज्यादा दिक्कत जो हमारे सामने आयी वह यह रही कि जो लोग इस व्यवसाय में पहले से काम करते थे उन लोगों को हटाना इतना आसान नहीं था। गो जिस समय यह ऐक्ट पास हो गया कि इस कार्य को राष्ट्रीयकरण कर लिया जाय, उसके बाद जिन लोगों ने इस काम में फिर प्रवेश किया उसकी बहुत ज्यादा जिम्मेदारी सरकार के ऊपर नहीं आती है लेकिन फिर भी चाहे गलतफहमी के मातहत, चाहे किसी वजह से जिन लोगों ने इस विभाग में प्रवेश किया उन लोगों को हटाने से जो तकलीफ हो सकती है वह ऐसी है जिसको सरकार नजरअन्दाज नहीं कर सकती है। इसलिये हमारे सामने सबसे बड़ी दिक्कत यह है कि इसकी जो आयोजना की गयी है वह इस दृष्टि से की गयी है कि हम बहुत जल्दी इस काम को अपने हाथ में ले लेंगे लेकिन कुछ दिक्कतों की वजह से वह काम सारा का सारा या अधिकांश हम अपने हाथ में नहीं ले सके। इसलिये जो संगठन था, जो व्यवस्था की गयी थी वह कुछ आज के काम की दृष्टि से ज्यादा है और जब तक हम और काम को अपने हाथ में नहीं ले लेते हैं तब तक खर्च के अनुपात में हमारा काम कम रहेगा। इसलिये यह जरूरी है कि पहले काफी सड़कों को हम अपने हाथ में ले लें ताकि हमारे खर्चे का अनुपात कम हो जाय। सबसे बड़ी दिक्कत जो हमारे सामने है वह यह है लेकिन जैसा मैंने अर्ज़

किया था कि जो लोग पहले से इस व्यवसाय को करते थे या बीच में इस काम में आ गये थे उनको एकदम हटा दिय देना बहुत आसान नहीं है। बदकिस्मती से जो कानून इस दिशा में बनाया गया है उसमें यह ऐंटिसिपेट नहीं किया गया था, यह विचार नहीं किया गया था कि एक दिन नेशनलाइजेशन का काम भी इस दिशा में किया जा सकता है। अभी तक ऐसा ही सेंट्रल गवर्नमेंट का कानून है। अभी जो हाल ही में नया कानून बनने जा रहा है उसमें भी नेशनलाइजेशन की कोई गुंजायश नहीं थी और ऐसा विश्वास था कि एक इंडिपेंडेंट कारपोरेशन के मातहत यह काम लिया जाय। हमारी स्टेट को इसके लिये काफी जद्दोजहद करनी पड़ी ताकि नशनलाइजेशन के वास्ते भी उस ऐक्ट में गुंजायश रखी जा सके। बहुत लोगों का यह ख्याल है कि जो काम भी सरकार की ओर से किया जायेगा वह खर्चीला होना ही चाहिए, उसमें बदइन्तजामी भी होनी ही चाहिए। मुझे थोड़ा सा ताज्जुब भी हुआ जब कुछ स्टेट प्रतिनिधियों ने यह रुख अख्तियार करके यह बात कही। मुझे बड़ी ही एक अजीब सी बात मालूम होती है क्योंकि अगर स्टेट का काम इनएफिसियेन्ट और खर्चीला होता है तो जिन विभागों का ताल्लुक जनता से ज्यादा है अगर उनका प्रबन्ध सरकार के हाथ में जायेगा तो बड़ा ग़लत होगा इसलिये हमारी सरकार और हमारी ओर से यह पक्ष रखा गया। क्या हमारा राष्ट्रीय चरित्र इतना गिरा हुआ है कि हम अच्छा काम तभी करते हैं जब हम अपने व्यक्तिगत स्वार्थ के लिये करते हैं और यदि सार्वजनिक या स्टेट के नाम से करते हैं तो वह अच्छा हो नहीं सकता तथा सुचारु रूप से नहीं चल सकता। अगर यह बात है तो यह राष्ट्रीय सरकारों पर ही नहीं है बल्कि हमारे राष्ट्र पर और सारे समाज पर बड़ा भारी धब्बा है। इस राय को कम से कम इस प्रदेश की सरकार तो तैयार नहीं है। मुझे प्रसन्नता है कि इस दृष्टिकोण की गुंजायश वहां रखी गयी है। अब जो कानून बन रहा है उसमें इसके लिये स्थान है। लेकिन उसमे भी ऐसी कोई गुंजायश नहीं रखी जा सकी जिससे स्टेट राष्ट्रीयकरण करे तो इन लोगों को दूसरे स्थान मुहैया कर सके अथवा ऐसा कुछ तो कर सके कि जिनके पास काफी काम है उनका कुछ संकुचित कर दे और जिनके पास सिर्फ एक गाड़ी है उनके लिये गुंजायश रख दे ताकि राष्ट्रीयकरण से जो तकलीफ होने वाली है और जो तकलीफ अनिवार्य है क्योंकि जहां तक इस स्टेट का ताल्लुक है यह निश्चय हो चुका है कि राष्ट्रीयकरण होना चाहिये। जैसा मैं अर्ज कर चुका हूं कि हमारे खर्चे ज्यादा हैं, या तो हम निश्चय करें कि हम इस प्रयोग को खत्म करते हैं तो हम अपने खर्चे को कम कर सकते हैं और काम कम कर सकते हैं। लेकिन अगर हमारा निश्चय कायम रहा जैसा कि रहना चाहिये और जैसा मेरा ख्याल है कि सदन के सभी सदस्य चाहेंगे कि यह कायम रहे तो यह आवश्यक है कि हम काम को और बढ़ायें। इससे जो परिणाम होने वाला है उससे कुछ लोगों को इस काम से हाथ धोने पड़ेंगे। इस काम के सिलसिले में जो तकलीफ है वह सिर्फ कुछ आदमियों पर सारी की सारी पड़ जाय उचित नहीं होगा और अवांछनीय होगा। इसलिये थोड़ी थोड़ी दिक्कतें बांट ली जायं और कुछ ऐसा प्रबन्ध किया जा सके कि धीरे धीरे लोग अपना दूसरा प्रबन्ध कर सकें और फिर इससे हट सकें। यदि इस बीच में और सड़कें बन जाती हैं या यातायात में उन्नति हो जाती है तो इन लोगों को दूसरे रास्ते मिल जायेंगे। यह कठिनाई है जिसकी वजह से बहुत ज्यादा हमारे खर्चे का अनुपात है। आज यह अनुपात कम हो हमारा विभाग इस जरूरत को अच्छी तरह से अनुभव करता है लेकिन यह सारा काम हमारे ही विभाग का नहीं है इसमें दूसरी परिस्थितियां भी हैं जिनका ध्यान रखना पड़ता है कभी कभी बीच बीच में मामले हाईकोर्ट तक चले जाते हैं और उनके लिये भी रुकना पड़ता है और यह देखना पड़ता है कि हाईकोर्ट का इसमें क्या निश्चय होता

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

हैं। जहां तक जनता की सहानुभूति पाने का सवाल है और जहां तक कम खर्चे में विभाग को चलाने का प्रश्न है वह भी इस विभाग के सामने रहा। हम लोगों ने ऐसा अनुभव किया कि जब स्पेयर पार्ट्स और पेट्रोल का खर्चा हमारा बढ़ गया तो कुछ किराया भी बढ़ाया जाय और एक बार इसकी सूचना भी दी गयी। लेकिन फिर भी हम लोगों ने सोचा कि दूसरे प्रकार से बचत करके और कुछ खर्चों को कम करके इस कमी को पूरा कर लिया जाय तो वह शायद ज्यादा वांछनीय होगा। इससे आम तौर से जो हम लोगों ने किराया बढ़ाया था वह कम कर दिया है। हम यह भी सोच रहे हैं कि भविष्य में हम किरायों को नोटिफिकेशन जारी करके पूर्ववत् कम कर दें जिससे कि उससे ज्यादा किराया कोई ले ही न सके। सर्विसेज के समय से चलने का जहां तक ताल्लुक है उसकी ज्यादातर कोशिश की जाती है और मैं यह मानता हूं और मानता ही नहीं हूं बल्कि यह जानता हूं कि कभी कभी ऐसा भी होता है कि जो समय उन गाड़ियों के चलने का लिखा जाता है, वह बिल्कुल सही नहीं होता मगर साधारणतया हमारी गाड़ियां काफी समय से चलती हैं। जहां २५, ३० गाड़ियां रोज चलती हैं वहां यह मुमकिन भी नहीं कि गाड़ियां ज्यादा लेट की जा सकें, लेकिन जहां तक एक, दो सर्विसेज हैं और जो देहातों में चलती हैं, और जहां दूर का काम रहता है, वहां मुमकिन है कि समय का कभी कभी उल्लंघन हो जाता हो। यह मुझे मालूम है कि पसेन्जर्स के साथ काफी अच्छा सलूक किया जाता है। मैं यह नहीं कहूंगा अभी व्यवहार ऐसा हो गया है कि उस पर पूरा सन्तोष किया जा सके लेकिन फिर भी मुझे यह इत्मिनान होता है और मुझे यह विश्वास है कि जो आज हमारे ड्राइवर्स, क्लीनर्स, कन्डक्टर्स और दूसरे स्टेशन इंचार्ज इत्यादि हैं उनके व्यवहार में, आचरण में काफी सज्जनता और शिष्टता आ गई है। हमारे विभाग की तरफ से समय-समय पर कर्टसी वीक मनाया जाता है और हम उस समय यह ख्याल नहीं करते हैं कि उसमें किसी खास वर्ग के नेता हों, बल्कि उसमें हर प्रकार के और हर पार्टी के गण्यमान लोग जो भी हों वे बुलाये जाते हैं और इसके लिये उनके पास एप्रोच की जाती है। और इस सिलसिले में हमारी क्या आवश्यकतायें हैं और क्या हमारे लिये वांछनीय है, इसके ऊपर उपदेश देने के लिये उनसे कहा जाता है। इसका काफी अच्छा असर हुआ है और कई सालों से हमारा विभाग इन सप्ताहों को मनाता आया है। मैं यह जानता हूं कि सिर्फ सप्ताह मनाने से ही काम नहीं चलता है, बल्कि जो एक सप्ताह होता है वह काम सारे साल होता रहे। तो जब उन्हें जज किया जाय तो यह नहीं भूलना चाहिये कि हमारे यहां काम करने वाले जो कार्यकर्ता हैं वे भी समाज से ही आते हैं और यह नामुमकिन है कि समाज का सिर्फ एक अंग इतना अच्छा हो जाय कि कोई भी दोष उसके अन्दर न रह जाय। ऐसी कल्पना करना थोड़ा अव्यावहारिक होगा। मैं समझता हूं कि हमें इस तरह से नहीं सोचना चाहये। फिर भी कोई मैं यहां सफाई देने के लिये खड़ा नहीं हुआ हूं। जो दोष हमारे बतलाये जायेंगे मैं उनको नम्रता के साथ सुनूंगा और मैं विश्वास दिलाता हूं कि हमारे विभाग का ज्यादातर यह दृष्टिकोण रहा है कि जो शिकायतें की जाती हैं वे शिकायतें आम तौर से सही ही होंगी। शिकायत करने वालों का कोई स्वार्थ न होगा, उन्होंने अपने मतलब से शिकायत न की होगी। जो हमारे यहां कम्पलेन्ट बुक्स रखी जाती हैं उनका भी मैं निरीक्षण करता हूं और मैं सदन को यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि हमारे अधिकारियों का साधारणतया जो रुख रहा है, वह यह रहा है कि जो शिकायत की गई है वह सच्ची है और दोष हमारे अपने आदमियों का है। कम से कम हमारे आदमियों का वह दोष है कि जो शिकायत करने वाला है उसको उससे कोई अप्रिय व्यवहार जरूर मिला होगा तभी उसने शिकायत करने का कष्ट उठाया है। जहां तक मैं अपने देश के लोगों को जानता हूं उनमें इतनी उदारता है कि एक

गेरूवे कपड़े वाले को देख कर ही उनका मस्तिष्क झुक जाता है और करोड़ों और अरबों रुपये का खैरात इस वर्ग के वास्ते होता है। मन्दिरों में और तीर्थ स्थानों में कितने अनाचार कहीं होते हैं यह सब लोग जानते हैं लेकिन फिर भी हमारे देशवासियों के अन्दर इसके लिये एक स्थान है। कत्ल हो जाते हैं, डकैतियां पड़ जाती हैं लेकिन गवाही के लिये जब आदमियों की जरूरत होती है तो कोई उस के लिये तैयार नहीं होता है। मेरे अपने विभाग में ऐसा होता है कि कभी कभी किसी ड्राइवर के उतावलेपन से गाड़ी चलाने से बच्चे को चोट लग गयी लेकिन उस के घर वालों ने अदालत में जा कर कह दिया कि ड्राइवर का कोई कसूर नहीं था और यह गलती शायद बच्चे की थी। तो यह दृष्टिकोण हमारे देश की जनता का है। इसलिये मैं यह इत्मीनान दिलाना चाहता हूं कि अगर वह शिकायत करते हैं तो हम यह जरूर समझेंगे कि उसमें कुछ न कुछ कमी हमारी रही है। इसके लिये एक प्रार्थना मैं और करना चाहता हूं। वह यह है कि वह जो प्रयोग किया जा रहा है यह सिर्फ कांग्रेस सरकार की हाजी है ऐसा न समझना चाहिये। यह राष्ट्रीयकरण का एक बहुत बड़ा भारी प्रयोग है। मैंने जैसा अभी अर्ज किया दिल्ली में एक खास रुख था कि कोई भी राष्ट्रीय योजना सफल नहीं हो सकती है। इस दृष्टि से हम इस को कुछ ज्यादा प्रोत्साहन देना चाहते हैं। यह एक ऐसा उद्योग है जो नेशनल एंटरप्राइज है। यह एक ऐसा उद्योग है जिसका राष्ट्रीयकरण किया जाय तो हमें उससे बहुत मदद मिलेगी। जहां तक इस काम को प्राइवेट आपरेटर्स के ऊपर छोड़ते हैं वहां अगर हम दस गाड़ियों से काम चलाते हैं तो प्राइवेट आपरेटर्स ३० या और उनसे भी ज्यादा रखते हैं। अगर हम थोड़ी देर के लिये यह मान लें कि प्राइवेट आपरेटर्स गैर नहीं हैं और सरकार दूसरी चीज नहीं है। व्यापक दृष्टि से अगर हम देखें तो हम पायेंगे कि वास्तव में जो प्राइवेट आपरेटर्स का पैसा लगता है वह भी राष्ट्र की सम्पत्ति है। हमारे अपने देश में यह उद्योग धंधा नहीं है। हमारे यहां मोटर्स नहीं बनती हैं और उससे ज्यादा शर्म की बात यह है कि हमारे यहां जो छोटे छोटे अंग (पुर्जे) हैं वह भी नहीं बनाये जा सकते हैं। और न बनाये जा रहे हैं। ऐसी हालत में हम देश की बड़ी भारी पूंजी बाहर भेज देंगे तो यह बहुत घातक होगा। इसलिये हमें देखना चाहिये कि कम से कम गाड़ियों में हमारा काम चले और उन गाड़ियों से हम अधिक से अधिक काम लें। इस दृष्टि से भी प्राइवेट आपरेटर्स के हाथ से काम ले लेना वांछनीय होगा। अगर हां वे लोग यूनियन बना कर ऐसा प्रबंध करें कि एक गाड़ी कम से कम ८० या १०० मील रोज चले तो उसमें बचत होगी लेकिन आज दुर्भाग्य से अधिकतर ऐसा होता है कि एक दिन में ३० या ४० मील वह चलीं, फिर दूसरे दिन कुछ नहीं। ३०-४० मील रोज से कोई गाड़ी अधिक नहीं चलती है। तो इस मोटे हिसाब से जहां हमारी एक गाड़ी लगती है वहां प्राइवेट आपरेटर्स की तीन गाड़ियां चलती हैं। यह सब से बड़ी दिक्कत है। इस के अलावा फुटकर जो आपरेटर्स काम करते हैं उनके पास छोटे छोटे पार्ट्स को रिकंडीशन करने की सहूलियतें नहीं होती हैं और इस तरह बाहर से माल मंगाया जाता है तो इसमें भी देश का बहुत सारा रुपया चला जाता है। अगर बड़ी संस्थायें इस काम को चलायें तो वे अपना वर्कशाप बना सकती हैं, गाड़ियों को ठीक रख सकती हैं, पुर्जे बना सकती हैं, । उससे हमारा रुपया ही नहीं बचता है लेकिन हमारे काम करने वालों के अन्दर टेक्निकल नालेज और बढ़ती है। यह भी देश की सम्पत्ति है। अगर हमें ऐसे कामों को आगे बढ़ाना है तो हमारी बड़ी भारी पूंजी होने वाली है। इसके अतिरिक्त और भी बहुत सी सहूलियतें हैं जो रोड़वेज या बड़े पैमाने पर काम करने वाली संस्थायें ही दे सकती हैं। मिसाल के लिये शेड्स बनाना, मुसाफिरों के आराम के वास्ते बैंचेज रखना, पंखे लगाना, पानी पीने का इंतजाम करना, कैंटीन्स लगाना इसी तरह से वर्कर्स के लिये मकान बनवाने की दूसरी सहूलियतें देने का हमने प्रयत्न किया है। मैं जानता हूं कि हम सब जगह यह चीजें नहीं कर सके हैं लेकिन फिर भी जिन्होंने थोड़ा भी चीजों को नजदीक से देखा है वे जानते हैं कि रोड़वेज की सर्विसेज और प्राइवेट आपरेटर्स की सर्विसेज में कितना बड़ा अन्तर है। जो प्रबंध रोडवेज की तरफ से

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

हो चुका है वह इतना है कि अन्तर जाहिर कर सकता है लेकिन फिर भी मैं महसूस करता हूं कि हम अभी तक जितना हमें करना था नहीं कर सके हैं। हमने शुरू में जो पहली गाड़ी चलायी थी वह एक दरख्त के नीचे खड़ी कर के चलायी थी और आज जो लोग उस जमाने से काम कर रहे हैं वे बड़े गर्व के साथ कहते हैं कि हम लोगों ने इस रोड़वेज को दरख्त के नीचे खड़ा करके कायम किया था लेकिन आज ईश्वर की कृपा से हमारे विभाग के कार्यकर्ताओं की मेहनत से यह मुमकिन हो सका है और सारी सहूलियतें दी जा चुकी हैं और इस साल दी जा रही हैं और अगर यह काम इसी तरह से उन्नति करता रहा तो हम और भी ज्यादा दें सकेंगे इसमें कोई शक नहीं है। लेकिन फिर भी इस दिशा में जो त्रुटियां हैं जहां भी जो भी आवश्यकतायें महसूस की जाती हों उन्हें सदस्य हमें बताते जायेंगे और हम नम्रतापूर्वक तथा धन्यवादपूर्वक स्वीकार करेंगे। एक शब्द मैं और कह देना चाहता हूं कि शिकायतें आती हैं कि रोडवेज में करप्शन बहुत ज्यादा है और टिकटलेस ट्रेवेलिंग बहुत ज्यादा है, बिना पैसा दिये लोग चलते हैं। कुछ दरजे तक यह बात सही है। अगर बिलकुल सही होती तो आप समझ सकते हैं कि जो हमारी आमदनी है वह जीरो होती लेकिन आज हमारा काम लाभ के साथ चल रहा है और लाभ सिर्फ इतना ही नहीं है कि हम अपनी गाड़ियों के वीयर ऐंड टीयर और डेप्रिसियेशन का पचीस प्रतिशत निकालते हैं, इतना ही नहीं है कि हमारा जो कैपिटल लगा हुआ है उस पर इंटेरेस्ट देते हैं बल्कि इनके अलावा तीन परसेंट के क़रीब मुनाफा हमारे यहां हो जाता है। यह और भी ज्यादा हो सकता है और मैं समझता हूं कि अगर सेवा कर के हम जनरल रेवेन्यू में ४०, ५० लाख रुपया दे सकें तो यह ताज्जुब की बात न होनी चाहिये। और न कोई बुरी बात होगी क्योंकि अगर हम इस तरह से सेवा कर के पैसा ले सकें तो दूसरी तरह से उस दर्जे तक टैक्सेशन करके लेने की जरूरत न रहेगी। लेकिन इस काम को हम तभी कर सकते हैं जब हम अपने काम को थोड़ा बढ़ा लें और हमें जनता का सहयोग मिले। मैं अक्सर कहा करता हूं कि हमारी गाड़ियां खुले आम सड़कों पर चलती हैं। हर एक गाड़ी में, २०, २५ आदमी चलते हैं और वे सब जनता के आदमी हैं। ये गाड़ियां जनता की हैं और पैसा भी जनता का है। मैं तसलीम करता हूं कि कुछ दरजे तक आज जनता के अन्दर यह अहसास नहीं हो पाया है और उसमें बहुत हद तक यह हमारी कमी है लेकिन इस कमी की वजह से जनता का नुक़सान हो यह वांछनीय नहीं है। कम से कम वह लोग जो इसमें ट्रेविल करते हैं उनके सामने अगर राष्ट्र के धन की चोरी होती है तो उनका फर्ज है कि वे उनको रोकें और उसका बड़ा आसान तरीक़ा है। हर एक बस के अन्दर और हर एक स्टेशन के ऊपर कम्प्लेंट बुक्स रहती हैं और अगर बस का नम्बर नोट कर लिया जाय और जो लोग उसमें बैठते हैं वह अपना नाम दर्ज कर दें या अपना पता लिख कर भेज दें तो बड़ी आसानी से जिस ड्राइवर ने या जिस कंडक्टर ने चोरी की है उसको हम पकड़ सकते हैं और उसके ऊपर ऐक्शन ले सकते हैं। मैं सदन को सूचना देना चाहता हूं कि कितनी ही बार ऐसा किया भी गया है और ऐक्शन लिये गये हैं। तो इसमें अगर जनता का सहयोग मिले और जनता सहयोग दे सकती है क्योंकि दूसरे मामलों में जनता महत्व देती है उसमें जनता इजाजत नहीं देती कि कोई बदतमीजी सड़क के ऊपर की जाय। इतनी बहनें सड़क के ऊपर चलती हैं, इतने छोटे बच्चे सड़क के ऊपर चलते हैं, उनके पास सामान रहता है लेकिन मजाल नहीं है कि कोई उनके हाथ से सामान छीन ले। कभी कभी चोरी छिपे से ऐसी घटनायें होती हैं तो सारा समाज उस पर चौंक उठता है और उस पर एतराज करता है। यही दृष्टि अगर रोड-वेज के साथ भी हो तो मुमकिन नहीं है कि सब के सामने चोरी की जा सकें। अगर हमारे यात्रियों का सहयोग हमको प्राप्त हो तो मैं यह आशा करता हूं कि बहुत ज्यादा उन्नति इस विभाग में इस दिशा में हो सकती है। लेकिन यह ख्याल नहीं करना चाहिये कि इस दिशा में सुधार नहीं हुआ है। मैंने खुद न मालूम कितनी गाड़ियों का अपने आप चेक किया है और हमारे साथियों ने भी कई बार गाड़ियों को चेक किया है लेकिन एकाध बार को छोड़ कर साधारणतः बिना टिकट के रोडवेज की गाड़ियों में हमको आदमी नहीं मिले हैं। मेरा मतलब यह नहीं है कि बिना टिकट आदमी मिलते ही नहीं हैं। एकाध गाड़ी पर हम जा पाते हैं और दिन भर में

हमारी गाड़ियां लाखों मील का सफर करती हैं। ऐसी हालत में जितनी हमने देखीं वह पर्याप्त हैं यह कहना ग़लत होगा। हमारा दूसरा स्टाफ भी जो चेक करने के लिये रखा गया है उनकी ओर से भी ऐसी शिकायतें आती हैं और उन पर ऐक्शन लिया जाता है इनकी तादाद काफी होती है। इस विषय में निर्णय करने में काफी देर होती थी और उसमें हमको हानि भी उठानी पड़ती थी। इसलिये अब हमने हिदायत कर दी है कि हर मामले में अधिक से अधिक ३ महीने का समय लगाया जाय। अव्वल तो १ या २ महीने में ही समाप्त कर दिया जाय और ज्यादा से ज्यादा ३ महीने का समय लगाया जाय। अगर ३ महीने से ज्यादा समय लगाया जाय तो उसकी रिपोर्ट हमारे दफ्तर को की जाय।

यह कुछ सुधार हैं जो जरूरी है। और किये जा रहे हैं मैं अधिक समय सदन का नहीं लेना चाहता। बाद में जो बातें उठायी जायेंगी, जो एतराजात किये जायंगे उनका जवाब देने की कोशिश करूंगा लेकिन यह प्रार्थना जरूर करूंगा कि अगर सुझाव देने की इच्छा रहेगी तो उससे हमारा सब का हित है। वैसे मुझे कोई शिकायत नहीं है और क्रिटिसिज्म करने की दृष्टि से क्रिटिसिज्म किया जाय वह हमारे सिर माथे पर होगा लेकिन सदन का जो समय है वह अमूल्य समय है अगर कोई सुझाव दिया जायगा तो उस पर विचार हो सकता है और उससे लाभ होगा। मैं इन थोड़े से शब्दों के साथ इन दोनों अनुदानों को सदन की स्वीकृति के लिये पेश करता हूं और आशा करता हूं कि इनको सदन स्वीकार करेगा।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आप की आज्ञा से अनुदान संख्या ७ और अनुदान संख्या ३१ पर एक एक रुपये की कटौती का प्रस्ताव पेश करता हूं।

माननीय मंत्री जी ने जो ४० मिनट का समय इस सदन का बिगाड़ा मुझे आशा थी कि हम उनसे इस वाहन विभाग के बारे में कुछ बातें सुनेंगे लेकिन उन्होंने कुछ प्रकाश नहीं डाला। इस प्रान्त के इतिहास में यह सब से पहला मौक़ा है कि जब इस वाहन विभाग के लिये एक मंत्री अलग से रखा गया है। पहले यह होता था कि जो मंत्री और डिपार्टमेंट का भी काम करते थे यह ट्रान्स-पोर्ट उन के साथ पिछलग्गू सा लगा रहता था लेकिन अब एक मंत्री अलग से इस विभाग के लिये मुकर्रर किया गया। हम आशा करते हैं कि इस प्रान्त में वाहन विभाग का संचालन समुचित रूप से होगा लेकिन उसके सिलसिले में हमारे मंत्री जी ने हमको कुछ नहीं बताया कि उन्होंने इस साल के अन्दर इस विभाग में क्या किया। अफसोस है कि माननीय मंत्री जी ने रोडवेज का कुछ क़िस्सा सुना कर और रोडवेज के नेशनलाइजेशन की कुछ बातें कह कर हमारा दिल बहलाने की कोशिश की जिससे हम लोगों को कोई संतोष नहीं हो पाया। एक भी चीज मंत्री जी ने हमको नहीं बतायी कि इस साल के अन्दर उन्होंने क्या किया। इसलिये अध्यक्ष महोदय, मैं इस माननीय सदन के सदस्यों को यह बतलाना चाहता हूं कि इस साल के अन्दर माननीय मंत्री जी ने क्या किया। अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने कुछ रीजन्स का दौरा किया है। जिस रोडवेज की वह बात करते हैं उन्होंने वहां जाकर देखा क्या? देखा यह कि हमारी मोटर बसेज चलती हैं उनकी गद्दी स्प्रिंग वग़ैरह ठीक हैं या नहीं जो घंटी कन्डक्टर बजाता है वह ठीक है या नहीं। इस के अलावा जैसा कि उन्होंने बतलाया कि कहीं कहीं कभी उन्होंने रास्ते में किसी बस को चेक कर लिया और वह ऐसा काम था कि जिसको एक साधारण आदमी भी कर सकता है। मैं मंत्री जी से आशा करता था कि वह ट्रांस्पोर्ट विभाग के करप्शन वगैरा की तरफ जरूर ध्यान देंगे क्योंकि ट्रांस्पोर्ट विभाग ऐसा है जिस पर देश की तरक्क़ी निर्भर करती है और इसी से हमारे सारे मूवमेंट होते हैं और पंचवर्षीय योजना जो हमारी है उस को ठीक से चलाने का सारा भार ट्रांसपोर्ट विभाग पर ही आकर पड़ेगा लेकिन माननीय मंत्री जी ने इस ओर बिलकुल ध्यान नहीं दिया। अगर मंत्री जी इतने ही चेकिंग के अलावा और भी कुछ

[श्री मदन मोहन उपाध्याय]

काम ध्यान से करते और देखते कि किस तरह से रात को गाड़ियां माल लेकर चलती हैं और किस तरह से पुलिस वाले घूस लेते हैं। अगर वह रात में कभी जाकर देखे होते तो उनको मालूम होता कि होता क्या है। एक ट्रक जो ७५ मील के एरिया में चलती है उस ७५ मील के एरिया में जितने थाने और जितने चौरास्ते पड़ते हैं उन सब में इन लोगों को रुपया देना पड़ता है। उन की हालत यह है कि देते हैं तब चालान और नहीं देते हैं तब चालान और इसी लिये वह समझते हैं कि २ रुपया दे दो और १५० मन की जगह पर वह लोग २५०, २५० मन लेकर चलते हैं और मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि सूबे में कोई भी गाड़ी ऐसी नहीं है जो २५० मन से कम लेकर चलती हो, एक भी गाड़ी आप को ऐसी नहीं मिलेगी जो २५० मन से कम ले जाती हो और पुलिस को रुपया न देती हो। मालूम नहीं कि आप के स्क्वेड्स वाले क्या ड्यूटी देते हैं। कभी मंत्री जी ने इस ओर ध्यान नहीं दिया। हम तो बड़ी आशा करते हैं कि यह विभाग हमारे माननीय मंत्री जी न सम्भालते और वह किसी और विभाग को सम्भालते तो वह ज्यादा काम कर सकते थे। इस विभाग से तो उन्हें कुछ निरुत्साह सा हो गया है और कुछ ज्यादा दिलचस्पी.....

श्री अध्यक्ष---इस तरह किसी मंत्री जी के उत्साह की बात पर ज्यादा जोर न दिया जाय, आप यह कह सकते हैं कि मंत्री जी क्या करें और क्या न करें।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---आशा तो उन से बहुत थी अध्यक्ष महोदय, परन्तु जब हमने यह रिपोर्ट को पढ़ा तो बड़ा दुःख हुआ। उस में बड़ी इन्टरेस्टिंग बात है और शुरू ही में आप देखें कि वह रिपोर्ट इस तरह से शुरू होती है रीजनल ट्रांसपोर्ट अथारिटीज अपने अपने रीजन में काम करते रहे। इस तरह से शुरुआत की गयी है कि रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटीज अपने अपने क्षेत्र में काम करते हैं, तो मेरी समझ में नहीं आता कोई दिमाग़ तो नहीं ख़राब हो गया था, अरे वह तो काम करते ही हैं इस में शुरू में लिखने की क्या बात थी। आगे उस रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि कोई भी प्रगति का पुनरावलोकन करने और साथ ही कार्य-क्षमता बढ़ाने के उपाय ढूंढ़ निकालने के लिये हेडक्वार्टर्स में रीजनल ट्रान्सपोर्ट अफ़सरों की समय समय पर बैठकें होती रहती हैं। तो वह लोग जब हेडक्वार्टर्स में बैठते हैं तो क्या सोचते हैं? मैं समझता हूं कि यह ग़लत है कि वह लोग बैठ कर हेडक्वार्टर्स में कार्यक्षमता बढ़ाने के उपाय सोचते हैं वह तो इस में ही रहते हैं कि किस की गाड़ी रोकी जाय किस की जगह अपनी गाड़ी लगायी जाय। मैं मंत्री जी को बतलाना चाहता हूं कि वह आंकड़े लेकर हिसाब लगा कर देखें कि जो टैक्स अभी १४०० रुपया फी गाड़ी का लगाया गया है उससे तमाम पब्लिक कैरियर इस सूबे के बन्द हो जायंगे और अगर वह कम नहीं किया जायगा तो वह टैक्सेज नहीं पे हो सकेंगे क्योंकि उनकी हालत बहुत ख़राब है और उसको एफ़ोर्ड नहीं कर सकते हैं।

अब रही राष्ट्रीयकरण की बात। यह राष्ट्रीयकरण जो रोडवेज का हुआ है उसे देख कर बड़ा दुःख हुआ है। राष्ट्रीयकरण तो उसको कहते हैं कि जिससे राष्ट्र की जनता का लाभ हो, उस में काम करने वाले जो कर्मचारी हैं उनका फायदा हो। माननीय मंत्री जी बतलायें कि इससे जनता का कोई ख़ास फ़ायदा हुआ? कर्मचारियों का फायदा हुआ? कोई पब्लिक रेवेन्यूज़ बढ़ीं। १४ करोड़ रुपया इस पर लगा हुआ है, मैं बजट को ज्यादा नहीं समझ पाया। माननीय मंत्री जी ने अपने मेमोरैंडम में जो प्रोफार्मा अकाउन्ट उपस्थित किया है, पृष्ठ ८४ पर उस में लिखा हुआ है नेट लास आर गेन। मैं कहता हूं कि यह ब्याज कहां पर लिखा है? मैंने सारा बजट ढूंढ़ डाला लेकिन मुझे कहीं नहीं मिला। माननीय मंत्री जी बता दें कि वह ब्याज का हिस्सा कहां पर है? अगर ब्याज न लगाया जाय तो इस चार करोड़ के इनवेस्टमेंट पर १५ लाख रुपये सालाना की आमदनी हुई। और अगर ब्याज लगाया जाय तो चार करोड़ की आमदनी १२ लाख रुपये ब्याज हुआ। तो यह ब्याज भी तो उसमें से निकलना चाहिये। और अगर ब्याज जोड़ा जाय तो चार करोड़ के बिजनेस में पांच लाख रुपया सालाना की आमदनी करना मैं समझता हूं कि किसी राष्ट्रीयकरण के लिये शोभनीय नहीं मालूम होता है। इस में सब आइटम तो हैं, पे आफ एफिसर्स, पे आफ इस्टैब्लिशमेंट, एलाउंसेज ऐंड आनरैरिया,

कम्पेंसेटरी डिअरनेस ऐंड कास्ट आफ लिविंग एलाउंस, कंटिजेंसीज़, डेप्रीसिएशन, मेंटिनेंस, ऐंड रिपेअर्स आफ बिल्डिंग्ज, रिनिवल्स ऐंड रिप्लेसमेंट्स फ्राम डेप्रीसिएशन रिजर्व फंड, उमाउंट ट्रांसफर्ड फ्राम डेप्रीसिएशन रिजर्व फंड, सब है, लेकिन इंटरेस्ट का कहीं पता नहीं है। माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि इंटरेस्ट कहां है ताकि उसके हिसाब से हम देख लें।

अध्यक्ष महोदय, हमारा प्रान्त हिन्दुस्तान का एक ऐसा प्रान्त है जहां पर सब से ज्यादा मोटर टैक्स वसूल होता है। सारे देश में ५२ करोड़ रुपया मोटर टैक्स से वसूल होता है। जो मोटर वेहिकिल टैक्सेशन इनक्वायरी कमेटी, १९५० में बैठी थी उसकी जो रिपोर्ट आयी उसको हमारी सरकार कार्यान्वित करने को तैयार नहीं है। टैक्स ज्यादा बढ़ाने से क्या होता है, एक तो पब्लिक को उसके लिये ज्यादा पैसा देना पड़ता है और उससे कोई खास सहूलियत भी पब्लिक को नहीं मिलती है। टैक्स का बोझ बढ़ता ही जा रहा है। ९० परसेंट इम्पोर्ट ड्यूटी पड़ती है। उसके बाद सेंट्रल पेट्रोल ड्यूटी, एक रुपये में छः आने पर गैलन, फिर एक्साइज ड्यूटी पड़ती है। फिर सेल्स टैक्स मोटर और मोटर ऐससरीज का खर्चा। एन्ट्रेंस फी हर म्युनिसिपैलिटी के अन्दर पड़ती है। टैक्सेज आन गुड्स पर माडं। रोड टैक्स और लाइसेंस फी। इस तरह से १४ सौ फी गाड़ी को हमारे यहां देना होता है। अध्यक्ष महोदय, लड़ाई के पहले १९३९ में जो लारी तीन हज़ार पांच सौ रुपये में मिलती थी आज वही गाड़ी २५ तीस हज़ार रुपये क़ीमत में मिलती है इसके अलावा हमारे टायर्स के दाम बढ़ गये हैं। तेल की कीमत बढ़ गयी है। इसके अलावा आपरेशनल का कास्ट बहुत बढ़ गयी है। १९३९ में तीन आने फी मील आपरेशनल कास्ट पड़ती थी। अब इस वक्त आपरेशनल कास्ट ११ आने से लेकर १४ आने फी मील पड़ती है। आपरेशनल कास्ट चार सौ गुना बढ़ गयी है। लेकिन इसमें जो किराया बढ़ा है वह ७५ फीसदी बढ़ा है यानी चार पाई पहले था और सात पाई हो गया है। एक पाई सुना है और बढ़ा है। कोरिया की लड़ाई के हो जाने से, डिवैलुएशन हो जाने से ५० फीसदी आपरेशनल कास्ट और बढ़ गयी है। यह जो इतना टैक्स लगाया जा रहा है इससे ला आफ डिमिनिशिंग रिटर्न्स काम करेगा। माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को विश्वास दिलाता हूं कि इस साल के अन्त में जो वह उम्मीद करते हैं ज्यादा टैक्स वसूल होगा उस में वह बिलकुल विफल होंगे। सब की गाड़ियां खड़ी रहेंगी जब तक कि कोई इस तरह का सरकारी हुक्म न लगाया जाय कि गाड़ियां जबरदस्ती चलानी पड़ेंगी।

हमारे माननीय मंत्री जी ने नेशनलाइजेशन की बड़ी तारीफ़ की। मैं एक बात ज़रूर स्वीकार करूंगा जिससे हमें कुछ तसल्ली है और वह यह है कि हमारे प्रान्त में जो ट्रिब्युनल बैठता था, यानी जो अपील रीजनल ट्रांसपोर्ट आथारिटी के ख़िलाफ होती है ट्रिब्यूनल में आती है पहले उस ट्रिब्यूनल के चेयरमैन ट्रांसपोर्ट कमिश्नर हुआ करते थे। लेकिन चूंकि वह उससे ताल्लुक़ रखते थे इसलिये उनसे किसी बात की उम्मीद नहीं की जा सकती थी। अब उसके चेयरमैन लीगल रेमेम्बरेंसर साहब बना दिये गये हैं। जब से वह उस कमेटी के चेयरमैन हो गये हैं। कम से कम उस ट्रिब्यूनल में कानूनन सुनवाई होती है जिसके लिये यह सरकार धन्यवाद की पात्र है। अब रहा सवाल अध्यक्ष महोदय रीजन का। रीजन का सारा काम रीजनल अथारिटीज करती हैं जो कि सेमी-जुडीशियल बाडीज हैं और इंडिपेंडेंट बाडीज हैं। फिर मैं यह नहीं समझता हूं कि ट्रांसपोर्ट विभाग में इतना रुपया क्यों खर्च किया जाता है। मेरी राय हमेशा से है कि अब ऐडमिनिस्ट्रेशन सेक्शन में कोई ऐसा काम नहीं है। सारा रीजन का काम रीजनल अथारिटीज करती हैं। अपीलें सुनने का काम अब ट्रिब्यूनल के पास चला गया। तो मेरा सुझाव यह है कि ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर जो हैं उनके अंडर एक असिस्टेन्ट् कमिश्नर हों जो रीजन वालों से कंटैक्ट रखें और ऐडमिनिस्ट्रेटिव डायरेक्शन यहां से दे दें।

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

मैं यह तो नहीं कहता कि रोडवेज को बन्द कर दिया जाय। मैं तो चाहता हूं कि जो कुछ रोडवेज इस वक्त चल रहा है उन को एक जगह स्टेबिलाइज कराया जाय। उन में सब से ज्यादा आमदनी कराई जाय और चलाने की बात की जाय। और सारा कंसेंट्रेशन रोडवेज की तरफ ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट का लगे।

सहयोग की बात मंत्री जी ने कही। मुझे दुःख होता है जब सभी मंत्री सहयोग की बात करते हैं। रोडवेज की जो कमेटियां बनीं तो हमारी प्रजा सोशलिस्ट पार्टी का एक भी मेम्बर किसी रीजनल बोर्ड में नहीं लिया गया। तीन मेम्बर तो कुमायूं में ही मौजूद हैं, मगर एक भी कभी नहीं भेजा। न हमें उन में जाने का शौक है कि हमें उनमें भेजा जाय। यह तो मैंने इसलिये कहा कि हमसे सहयोग की बात कही जाती है और इधर यह हाल है। तो मैंने नीयत बतलाई कि इस हुकूमत की नीयत क्या है। यहां पर कह दिया कि सबका सहयोग चाहते हैं। आओ पानी पिओ। तो अगर पानी पीना है तो अपने पास से पैसा खर्च करके पीयेंगे, जहां सफर करते हैं तो पीते ही हैं। क्या सहयोग हमारी सरकार हमसे चाहती है ?

तो यह तो रही सहयोग की बात। हमने कहा कि हम नेशनलाइजेशन के लिये हैं, हम राष्ट्रीयकरण के लिये हैं, लेकिन हम असली राष्ट्रीयकरण चाहते हैं। इस तरीके से नहीं जिस तरीके से कि रोडवेज चलाया जा रहा है और उसी को राष्ट्रीयकरण कह कर चलाया जाता है। यह तो वास्तव में सरकारी-करण है। राष्ट्रीयकरण यह नहीं है। जिस दिन राष्ट्रीयकरण सही मानों में रोडवेज का होगा उस दिन हमारा पूरा सहयोग उनके साथ होगा।

और बहुत सी बातें मुझे कहनी थीं। खैर, और सुनने के बाद मैं जवाब दूंगा। लेकिन मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी हमारा सहयोग लेंगे। हमारा सहयोग तो उनके साथ है। यह दूसरी बात है कि हम क्रिटिसाइज करते हैं। लेकिन क्रिटिसाइज करना तो हमारा काम है और हम बहुत सी खामियां उस डिपार्टमेंट की बता सकते हैं। मुझे घमंड है कि मैं ट्रांस्पोर्ट विभाग के बारे में बहुत ज्यादा जानता हूं और मंत्री महोदय से भी ज्यादा जानता हूं और उन्हें बहुत कुछ बता सकता हूं, लेकिन वह सुनने के लिये तैयार हो जायं। वहां तो यह है कि अफसरों ने सलाम कर दिया तो वह खुश हो गये। अगर वह यह काम बन्द कर दें और हमारी सलाह भी लें तो वह इस प्रदेश की बहुत कुछ भलाई कर सकते हैं।

श्री हेमवती नन्दन बहुगुना (जिला इलाहाबाद)—माननीय अध्यक्ष महोदय, जो अनुदान माननीय मंत्री परिवहन द्वारा इस सदन में उपस्थित हुआ है और उसके संबंध में जो कटौती का प्रस्ताव माननीय मदनमोहन जी उपाध्याय द्वारा प्रस्तुत हुआ है, मैं उस कटौती के प्रस्ताव का विरोध करते हुए उस अनुदान का समर्थन करता हूं।

श्रीमन्, अपने काफी देर के भाषण के बाद माननीय मदनमोहन जी उपाध्याय ने स्वयं ही अनुभव किया कि वे जो कुछ कह रहे थे वह राष्ट्रीयकरण के उस मौलिक बुनियाद के विरुद्ध जा रहा था जो समाजवादी प्रथा और समाजवादी सिद्धांतों की पृष्ठभूमि में निहित है। इसलिये हमने इस दिशा में जो कुछ किया उसको उन्होंने सरकारी-करण' का नाम देकर और राष्ट्रीयकरण न कह कर कुछ गोल सी बात कही, जिससे यह प्रतीत हुआ कि राष्ट्रीयकरण के लिये तो उपाध्याय जी का सहयोग मौजूद है, लेकिन किसी तथाकथित 'सरकारीकरण' के लिये जो हमने रोडवेज के रूप में किया है उससे उनका विरोध है। मैं ऐसा समझता हूं कि राष्ट्रीयकरण और राष्ट्रीयकरण के वे मूलभूत सिद्धांत जो उस तरह की सामाजिक व्यवस्था के अन्तर्गत संभव होते हैं, जो आज हमारे यहां मौजूद हैं, उन सभी दृष्टिकोणों से रोडवेज का कार्य पूर्णरूपेण राष्ट्रीयकरण का कार्य

है। समाजीकरण उसका हुआ या नहीं हुआ यह भिन्न प्रश्न है। समाजीकरण के फलस्वरूप मजदूर को उसकी सम्पत्ति की उत्पत्ति करने वाले लोगों के जो आपसी संबंध होंगे उनका क्या रूप होगा यह भी एक भिन्न प्रश्न है, एक दूसरा प्रश्न है और उस प्रश्न को लेकर रोडवेज के कार्य की निन्दा की जाय और वह भी राष्ट्रीयकरण के आधार पर की जाय तो मैं समझता हूं कि वह उचित न होगी। इसलिये मैं माननीय उपाध्याय जी से यह निवेदन करूंगा कि खास कर अल्मोड़ा में जल्दी से जल्दी जितनी भी बसें आज चलती हों वह स्वयं प्राइवेट मोटर मालिकों को समझा कर कहें कि गांधी जी की उस मूलभूत विचारधारा के अनुसार जिसमें उन्होंने कहा था कि अपने पास जो कुछ सम्पत्ति हो, चूंकि सम्पत्ति ही सब विषाद की जड़ है, इसलिये उसको त्यागकर समाज के हवाले कर दो, और उस सिद्धांत को तो अब प्रजा सोशलिस्ट पार्टी भी मानने का दावा करती है अतः मुझे विश्वास है कि अल्मोड़ा में, जहां से हमारे प्रजा सोशलिस्ट भाई चुन कर आये हुये हैं, वहां से एक नया स्वरूप हमारे इस राष्ट्रीय करण के कार्य को मिल सकेगा।

लम्बे टैक्सों की बात कही गई और यह कहा गया कि रोडवेज के होने की वजह से तो जनता को और कोई विशेष, फायदा हो या न हो लेकिन प्राइवेट आपरेटरों के ऊपर जो वजन भिन्न भिन्न तरह की ड्यूटीज के रूप में आया है वह असहनीय है। वह समझते हैं कि शीघ्र ही ऐसा होने वाला है कि बसें और ट्रकें प्राइवेट आपरेटरों की, उनके दरवाजे पर खड़ी रहेंगी ? मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि माननीय उपाध्याय जी से आपके द्वारा कि कोई भी बस या ट्रक खड़ी होने वाली और खड़ी रहने वाली नहीं है। यह सही है कि लड़ाई के जमाने में जो पैसा कमाया है, जिस हिसाब से पैसा कमाया है, उस हिसाब से कमाना तो आज संभव नहीं है, क्योंकि आज की दुनिया की हालतें आज के सभी व्यवसायों पर असर डाल रही हैं जिसकी वजह से सड़कों पर चलने वाले यातायात के साधन जो हैं उन पर आज दबाव कम है। तो यही कारण है कि मोटर का काम कुछ कम है। इसका कारण टैक्स नहीं है। यह तो मान्यता इस सिद्धांत को मिल चुकी है और हमेशा हमारी सरकार की ओर से भी मिली है, टैक्स का दबाव ऐसा डाला जाय जैसे कि फूल से शहद लेने वाली मधुमक्खी फूल से शहद निकाल लेती है बिना फूल को नुकसान पहुंचाये हुए। यह बुनियादी सिद्धांत जो टैक्सेसन का है उसको देखते हुए मैं ऐसा समझता हूं कि जो वजन आज प्राइवेट आपरेटरों पर टैक्स के रूप में आया है, वह असहनीय नहीं है। हां अल्मोड़े की तरफ क्या हालत है, यह मैं नहीं कह सकता। माननीय परिवहन मंत्री जी से यह जरूर कहूंगा कि अल्मोड़े की तरफ का ख्याल करके वहां के आपरेटरों पर कुछ दया कर दें तो कुछ हर्ज नहीं होगा।

जहां तक ताल्लुक है, रोडवेज की कार्य प्रणाली के सिलसिले में दो बातें कहना चाहता हूं। सेंट्रल वर्कशाप कानपुर में अपरेंटिसशिप की ट्रेनिंग जो दी जा रही है। मैं निवेदन करूंगा कि भिन्न भिन्न प्रकार के स्किल्ड और सेमी-स्किल्ड कैटेगरीज के वर्क्स को सिखाने का कार्य रीजन के हेडक्वार्टर्स पर भी हो सकता है और वह जितनी ज्यादा और जितनी तेजी के साथ सिखाने का कार्य करेंगे उससे वह दिक्कत जो आज इस तरह के कर्मचारियों को मिलने की है जैसा कि पैम्फलेट से मालूम होता है, दूर हो जायेगी। मुझे विश्वास है कि सेंट्रल वर्कशाप कानपुर में जो ट्रेनिंग दी जा रही है उसका प्रसार भिन्न भिन्न स्थानों में सारे प्रांत में किया जायगा।

अब मुझे सिर्फ यह बात कहनी है और वह उस बात से संबंध रखती है जो माननीय मंत्री जी ने मजदूर और वहां के अधिकारियों के संबंध के सिलसिले में अपने भाषण में कही उन्होंने कहा कि तीन महीने के अन्दर अन्दर मजदूरों की बातों का फैसला हो

[श्री हेमवती नन्दन बहुगुना]

जाता है और तीन महीने के अन्दर यदि न हुआ तो सरकार के पास इसके कारण मालूम हो जाते हैं। हमारे सभी अफसरान सुन रहे हैं, माननीय मंत्री जी भी सुन रहे हैं, मैं दावे से कहता हूं कि ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के दफ्तर में छः छः महीने से केस पड़े रहते हैं और जनरल मैनेजर वगैरह परवाह नहीं करते कि वह जवाब तक दें उन रेफरेंसेज का जो कि ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के यहां से इस संबंध में होते हैं। मेरे बिल्कुल कहने का अर्थ यह नहीं है कि जो मजदूर गड़बड़ी करें उसे निकाला न जाय लेकिन इतना मैं जरूर कहना चाहता हूं जैसे कि कहावत भी है कि (Justice delayed is Justice denied) तो रोडवेज के प्रबंध में ऐसी व्यवस्था की जाय जिससे कि लोगों का असंतोष न बढ़े। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इसकी ओर ध्यान देंगे।

श्री दीनदयालु शास्त्री--श्रीमन्, मैं वाहन-विभाग के इन दोनों अनुदानों का समर्थन करता हूं। पांच मिनट के समय में अधिक कहना उपयुक्त नहीं है।

श्री अध्यक्ष--सात मिनट हैं आपके लिये।

श्री दीनदयालु शास्त्री--लेकिन मैं भी कुछ सुझाव माननीय मंत्री जी की सेवा में पेश करना चाहता हूं आज से करीब १५ वर्ष पहले हरिद्वार में एक हवाई अड्डा था और वहां से बद्रीनारायण को हवाई जहाज चला करते थे। वह हवाई कम्पनी जो कि हवाई जहाज बद्री नारायण ले जाती थी प्राइवेट कम्पनी थी। तीन चार वर्ष तक वह कम्पनी चली और उसके बाद डाइरेक्टर महोदय का देहान्त हो जाने से वह कम्पनी बन्द हो गयी। मेरा सुझाव यह है कि हरिद्वार में हवाई अड्डा स्थापित किया जाय और वहां से बद्री नारायण की यात्रा शुरू की जाय। उन चार वर्षों का मेरा अनुभव यह है कि उन चार वर्षों में बहुत यात्री हवाई यात्रा द्वारा बद्रीनारायण पहुंचे थे। उस कम्पनी ने हरिद्वार में और गोचर में दो जगह हवाई अड्डा स्थापित किया था। पिछले दिनों प्रांतीय सरकार ने एक योजना बनाई थी। उस योजना के अनुसार बद्रीनारायण में भी हवाई अड्डा कायम होना था। मैं नहीं जानता कि उस योजना पर कोई अमल हुआ है या नहीं लेकिन मैं यह जानता हूं कि इस प्रांत की सबसे बड़ी सेवा अगर वाहन विभाग करे तो वह यही हो सकती है कि हरिद्वार से बद्रीनारायण तक हवाई यात्रा का प्रबंध किया जाय।

कुछ दिन पहले वाहन विभाग के भूतपूर्व मंत्री माननीय लालबहादुर शास्त्री जी की सेवा में मैंने यह प्रश्न पेश किया था कि हरिद्वार की म्युनिसिपैलिटी ने चार या पांच वर्ष पहले एक प्रस्ताव द्वारा सरकार से यह निवेदन किया था कि हरिद्वार म्युनिसिपैलिटी में जिन दिनों मेले होते हैं, तांगे और रिक्शे के दाम इतने बढ़ जाते हैं कि यात्रियों को बड़ा कष्ट होता है, इसलिये सरकार या तो हरिद्वार की म्युनिसिपैलिटी को अपनी मोटरें चलाने की सुविधा दे या सरकार अपनी रोडवेज के द्वारा मोटरें चलाने की व्यवस्था करे। माननीय शास्त्री जी ने दो वर्ष पहले मुझसे यह कहा था कि इस पर सरकार विचार कर रही है कि जल्द ही इसका प्रबंध किया जाय। पिछले साल वाहन विभाग की ओर से इसका प्रबंध हुआ था और जगह जगह स्टेशन बनाने का प्रबंध हुआ था। लेकिन उसके बाद न जाने क्यों वह स्कीम बन्द कर दी गयी। अब ऐसा लगता है कि वह स्कीम चालू नहीं होगी। मेरा कहना यह है कि बैसाखी से लेकर दशहरा तक जो हरिद्वार की मौजूदा आबादी है उससे आठ दस गुना अधिक हो जाती है और उन दिनों जो यात्रियों को कष्ट होता है उसके लिये यह आवश्यक प्रतीत होता है कि बसेज का प्रबंध किया जाय। मैं यह भी कहता हूं कि हरिद्वार से देहली, हरिद्वार से सहारनपुर, हरिद्वार से देहरादून तक जो बसें चलती हैं, उनके समय में यदि थोड़ा-थोड़ा परिवर्तन कर दिया जाय तो इससे भी सुविधा मिल सकती है और नयी मोटरों की आवश्यकता नहीं रहती।

माननीय मंत्री जी ने अभी बतलाया कि हमने पिछले दिनों किराया बढ़ाया था लेकिन अब हम किराये को नहीं बढ़ा रहे हैं। मैं अपना कुछ अनुभव बतलाना चाहता हूं। हरिद्वार म्युनिसिपैलटी में ज्वालापुर कसबा भी शामिल है। अगर आप दिल्ली से हरिद्वार जायं, तो ज्वालापुर का किराया जो रास्ते में पड़ता है ज्यादा है और हरिद्वार का किराया कम है। इसी प्रकार यदि आप हरिद्वार से सहारनपुर जायं तो सहारनपुर से ज्वालापुर का किराया अधिक है लेकिन हरिद्वार का कम है। यह एनामली नहीं होनी चाहिये। यदि किराया बढ़ाना ही है तो कायदे से बढ़ाना चाहिये। यह नहीं होना चाहिये कि बीच वाले कस्बों का किराया ज्यादा हो जाय और अन्त वाले कस्बों का किराया कम हो जाय। यह कहा जा सकता है की तीर्थ पर पहुंचने के लिये यह सुविधा दी गयी है परन्तु हरिद्वार और ज्वालापुर एक ही म्युनिसिपैलिटी के अन्दर हैं, इसलिये उनमें भेद नहीं किया जाना चाहिये, या तो ज्वालापुर से उतना ही किराया होना चाहिये जितना हरिद्वार से है, या हरिद्वार से क्योंकि ज्वालापुर पांच मील दूर है इसलिये उसके अनुसार किराये में कमी होनी चाहिये। मेरा अनुभव पिछले ४,५ वर्षों का यह है कि हरिद्वार में जो सेवा वाहन विभाग ने की है उसके लिये उसकी तारीफ की जानी चाहिये। मैं नहीं जानता कि यहां सदन में कितने ऐसे सदस्य हैं जो कि हरिद्वार की भीड़ का अनुभव कर सके हैं लेकिन वहां पर अचानक किसी न किसी मेले में तीन चार लाख आदमी आ जाते हैं। उनको न तो रेलवे जल्दी निकाल सकती है और न जो प्राइवेट कम्पनियां थीं वह भी निकाल पाती थीं लेकिन पिछले तीन चार सालों से रोडवेज ने जो प्रबंध हरिद्वार में किया है वह ऐसा अच्छा प्रबंध किया है कि जल्द ही वह यात्री स्नान करने के बाद वहां से चले जाते हैं और मेरा खयाल है कि इस प्रकार का प्रबंध स्थायी रहे तो हम रोडवेज की तारीफ ही करेंगे और हमेशा जनता को ज्यादा से ज्यादा सुविधा देने के लिये उत्साह ही मिलेगा। मेरे मित्र माननीय उपाध्याय जी ने जो बातें कही हैं कि आमदनी रोडवेज में जो है वह बहुत कम है मैं समझता हूं कि ऐसे उद्योगों में जोकि जनता के लाभ के लिये हैं अगर उनमें लाभ कम होता है तो भी वे किये जाने चाहिये। कामर्शियल डिपार्टमेंट के बजाय यदि हम यह समझें कि जिस प्रकार डाकखाना जनता की सेवा करता है और नाममात्र की ही बचत कर पाता है उसी प्रकार यदि हमारे प्रांत की रोडवेज कम बचत के साथ जनता की ५१ जिलों में सेवा द्वारा अधिक से अधिक सुविधा दे सकती हैं तो उस नाम मात्र की बचत की उपेक्षा नहीं की जा सकती। मेरा ख्याल है कि यदि रोडवेज इस दृष्टि से अपना काम करती है तो हमें उनकी तारीफ करनी चाहिये बल्कि यह समझना चाहिये कि वहां पर लाभ बहुत कम हो रहा है। इन शब्दों के साथ मैं इन अनुदानों का समर्थन करता हूं।

राजा वीरेन्द्र शाह (जिला जालौन)---माननीय अध्यक्ष महोदय, जो दो अनुदान इस भवन के सामने हैं उनके विषय में मैं अपने विचार रखता हूं। मैंने माननीय मंत्री महोदय के भाषण को बहुत गौर से सुना मुझे प्रसन्नता होती है कि माननीय मंत्री जी इस बात को मानते हैं और सुझाव भी चाहते हैं कि हम लोग, इस सदन के और जनता के लोग उनके विभाग की अपनी कठिनाइयों को और अपनी विचार धारा को उनके सामने रखें तो उनको वे अच्छी तरह से सुनेंगे और अमल में लायेंगे। यह जानकर मुझे दुख हुआ कि जिस मंत्रिमंडल ने जमीदारी प्रथा को जिस के सहारे एक करोड़ आदमी रहते थे उनको नष्ट कर दिया फिर राष्ट्रीयकरण करने के लिये जो हजारों आपरेटर्स हैं उनको खत्म करने के लिये सोच रही है लेकिन उनमें कुछ आपत्तियां हैं, और उनमें कुछ कठिनाइयां पड़ेंगी। मैं समझता हूं कि अगर प्रांत के हित में और जनता के हित में कोई कार्य उठाया

[राजा वीरेन्द्र शाह]

जाता है और राष्ट्रीयकरण करना आवश्यक है तो यह हिचकिचाहट माननीय मंत्री जी को और उस मंत्रिमंडल को नहीं होनी चाहिये, यह शोभा की बात नहीं मालूम होती है। अगर आप समझते हैं कि हां, यह चीज ऐसी है कि जिस पर राष्ट्रीयकरण किया जाय, इससे जनता को भी फायदा है और हमारे प्रांत को भी लाभ है उसमें रुकावट से या दिलशिकमी के साथ काम को करने से मैं समझता हूं कि लाभ नहीं है। आज श्रीमन्, जनता बड़े संकट में पड़ी हुई है और वह यह है कि इधर तो सरकार ने अपनी ओर से रोडवेज चलाई है, उससे वह सुविधा पहुंचाना चाहती है उसी के साथ साथ जो प्राइवेट ओनर्स हैं उनकी तरफ गवर्नमेंट का कुछ ज्यादा रुझान नहीं है कि कहां पर प्राइवेट गाड़ियां चलती हैं और कहां पर नहीं चलती हैं। मैं अपना अनुभव रखना चाहता हूं कि आर टी० ओज० के दफ्तर जो हैं वहां परमिट देना तो जानते हैं लेकिन परमिट कैन्सिल कर० नहीं जानते हैं। वहां पर इस तरीके का काम होता है कि वहां पर जितनी दरख्वास्तें पब्लिक की, प्रधानों की या जिलाधीलों की आती हैं उनपर सुनवाई नहीं होती है। वह लरख्वास्तें दफ्तर की फाइलों में नीचे पहुंच जाती हैं लेकिन आर० टी० ओज० उन पर कोई दएक्शन नहीं लेते हैं। बहुत सी जगहें ऐसी हैं जो जिलों में बहुत दूर हैं, खुद मेरा गांव जो ४२ मील की दूरी पर है, और ऐसे-ऐसे गांव हैं कि जहां चार-चार परमिट दिये गये हैं लेकिन कोई भी लारी नहीं चलती है उससे जनता को बहुत कष्ट होता है। न तो आप राष्ट्रीयकरण करते हैं और न जो प्राइवेट ओनर्स हैं उनको आप हिदायत देते हैं, न उनको आप सजा देते हैं और न उनके परमिट कैन्सिल करते हैं। या तो वहां दूसरे परमिट दिये जावें या रोडवेज चलाई जावें। तो इस पर सरकार को ध्यान देना चाहिये।

दूसरी बात मुझे यह अर्ज करनी है कि आर०टी०ओज० के दफ्तरों में हालांकि आपने मोटर का टैक्स काफी बढ़ा दिया है, उसे भवन ने पास किया है और हम उसे मानते हैं, लेकिन फिर भी इतनी काफी रकम हो जाने के बाद सरकार को यह ध्यान में रखना चाहिये कि क्या यह जरूरी है कि रीजनल ट्रांस्पोर्ट के यहां ही यह लाइसेंस बदले जावें। जिस तरह पहले जिलों में रजिस्ट्रियां होती थीं आज वह तो नहीं है और किसी को तकलीफ नहीं होती थी। आज तो हर जगह लोगों को ३,३ और ४,४ दिन भटकना पड़ता है टैक्स बढ़ गया और उसके बाद भी हर तीन महीने उसके लिये तकलीफ उठानी पड़ती है। मंत्री महोदय का फर्ज है कि लोगों की इन दिक्कतों को भी वह देखें। मैं जानता हूं कि वहां आर० टी० ओज० के दफ्तरों में इसकी कोई सुनवाई नहीं होती। आप कहते हैं कि पोस्ट से भेज दीजिये। मैं मानता हूं लेकिन सरकार को यह मालूम होना चाहिये कि लोगों को यह विश्वास नहीं है कि पोस्ट से वह चीज होकर लौट आवेगी या नहीं। हमें यह नहीं मालूम है कि कितनी रजिस्ट्रियां पोस्ट द्वारा हुईं अगर कुछ हुई होतीं तो हम समझ सकते थे कि ऐसा करने से काम में सुविधा होगी।

रोडवेज के बारे में मुझे इतना ही कहना है कि यह जरूर है कि इनसे जनता को पहले के मुकाबिले में आराम है और यह इसी से साबित है कि हर जगह की सरकार के पास दरख्वास्तें आती हैं कि हमारे यहां रोडवेज चलाइये और हमारी लाइन ले लीजिये। लेकिन मैं सरकार से कहता हूं कि वह आधा काम न करें। जैसे आपने जमींदारी अबालिशन को सारे प्रांत में लागू किया है इसी तरह इसका भी सारे प्रांत में राष्ट्रीयकरण करके प्रांत का फायदा कीजिये। दो तरह की चीज चलने पर जनता को कष्ट होता है। जैसा हमारे उपाध्यायजी ने बतलाया ४ या ५ लाख हमारे प्रांत के लिये जहां ६० करोड़ का बजट हो। कोई लाभ नहीं है तो मैं उम्मीद करता हूं कि सरकार निडर होकर इस कार्य को आगे बढ़ावे और जो अपने देश की तरक्की चाहते हैं वे सब उसके साथ हैं और मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय इस चीज को आगे बढ़ावेंगे।

श्री भूपाल सिंह खाती (जिला अल्मोड़ा)—अध्यक्ष महोदय, मैं इन दोनों अनुदानों का समर्थन करने के लिये उपस्थित हुआ हूं। मैं वास्तव में सरकार को हार्दिक बधाई देता हूं कि उसने यातायात के राष्ट्रीयकरण से प्रदेश की जनता का लाभ किया है। मेरे मित्र श्री मदनमोहन जी उपाध्याय ने कुछ बातें कटमोशन के सिलसिले में कहीं। मैं यह नहीं कह सकता कि यह उनकी व्यक्तिगत राय थी या उनकी पार्टी का प्रोग्राम था। जहां तक मुझे लगा, उन्होंने कुछ ऐसी बातें कहीं जैसे कि अगर कोई व्यक्तिगत मोटर मालिक भी अपनी वकालत करता तो इतनी गन्दी बातें नहीं करता।

श्री अध्यक्ष—ये शब्द आपको नहीं इस्तेमाल करने चाहिए कि गन्दी बातें किसी सदस्य की हैं।

श्री भूपाल सिंह खाती—मैं वापस लिये लेता हूं। जिस तरह से उन्होंने व्यक्तिगत मोटर मालिकों को सपोर्ट किया उससे मैं यह नहीं समझा कि वास्तव में वे राष्ट्रीयकरण के या सरकारी रोडवेज के खिलाफ हैं या वह व्यक्तिगत मोटर मालिकों के हितों की रक्षा कराना चाहते हैं।

श्री मदनमोहन जी ने फ़रमाया कि अभी तक केवल जहां खर्चा चौगुना बढ़ गया है किराये में ·७५ की वृद्धि हुई है। इससे उनका क्या अर्थ था यह मैं नहीं समझा। क्या वह यह चाहते हैं कि किराया चौगुना बढ़ा दिया जाय। ट्रांसपोर्ट विभाग की रिपोर्ट शायद उन्होंने पढ़ी होगी, जो कुछ भी किराया अभी तक है उसे यहां की जनता ज्यादा महसूस करती है और पहिले साल के आंकड़े यह दिखलाते हैं कि पैसेंजर ट्रैफिक में १२ प्रतिशत की कमी हुई है। मैं तो यह कहूंगा कि यातायात के राष्ट्रीयकरण होने से जो लाभ इस प्रदेश की जनता को हुआ है उस पर उन्होंने निगाह नहीं डाली। यदि इस प्रान्त में रोडवेज ऐसी चीज कायम न की जाती तो क्या श्रीमन्, यह मुमकिन था कि जो आज कानपुर में सेंट्रल वर्कशाप है वह क़ायम हो पाती? जिस योजना के अन्तर्गत हम आटोमोबाइल इंजीनियर्स यहां पर पैदा कर रहे हैं और कितने ही और तरह के टैक्नीशियन्स पैदा कर रहे हैं वे व्यक्तिगत मोटर मालिकों के समय में हो पाते? आज जो स्थान-स्थान पर रीजनल सेंटर्स में, लखनऊ, मेरठ, बरेली गोरखपुर, काठगोदाम आदि जगहों में जो छोटे छोटे वर्कशाप बने हुए हैं और जिस तरह से इस प्रदेश की टेक्निकल योग्यता में उन्नति हुई है क्या वह व्यक्तिगत मोटर मालिकों के जमाने में हो पाती? आज जब हम यह चाहते हैं कि हमारा देश अपने पैरों पर खड़ा हो तो इस बात की जरूरत है कि हम ज्यादा से ज्यादा वर्कशाप्स और सेंट्रल वर्कशाप्स और तरह-तरह के काम करने वाले टैक्नीशियन्स पैदा करें। यह तभी हो सकता है जब हम यातायात का राष्ट्रीयकरण करें।

दूसरी बात मैं, श्रीमन् आपके द्वारा उपाध्याय जी को कुछ चार, पांच साल पहले की भी याद दिलाना चाहता हूं। जिस वक्त निजी मोटर मालिकों का राज्य इस प्रदेश में था तो क्या कोई समय था मोटरें छूटने का, क्या इस बात की कोई सीमा थी कि एक मोटर में कितने आदमी बैठाये जायंगे? और उस पर भी दरोग़ा साहब के घर के सामने दो घंटे मोटर रुकी हुई है, और कोई दूसरे साहब हैं उनके घर के सामने रुकी हुई है न छूटने का समय, न पहुंचने का समय और न इस बात की ही कोई सीमा थी कि कितने आदमी उसके अन्दर भर दिये जायं। ऐसी आफ़त थी कि एक स्थान से दूसरे स्थान को सफ़र करने की कि आदमी डरता था। आज जब लोग यहां से कानपुर जाना चाहते हैं तो खुशी खुशी कहते हैं कि रेलगाड़ी का कौन बवाल करे,

[श्री भूपालसिंह खाती]

रोडवेज में बैठ कर चलेंगे। तो यह जो लाभ रोडवेज ने हमारे प्रदेश को पहुंचाया यह सब के सामने मौजूद है।

कुमायूं में जो के० एम० ओ० यू० और रोडवेज का सवाल है वहां पर केवल एक रोडवेज को ही स्थान देना चाहिये और के० एम० ओ० यू० संस्था को काफी दिन सरकार ने पनपने दिया है और अब इसको आवश्यकता में नहीं समझता। सन् १९३७-३८ में सरकार का ऐसा जरूर ख्याल था कि व्यक्तिगत मोटर मालिकों को अगर संगठित कर दिया जायगा तो शायद कुमायूं के उद्योग धंधों में कुछ तरक्की हो जाय, लेकिन इन १५, २० सालों में हमने देखा कि कुछ कमजोरियां तो कुमायूं में जरूर बढ़ीं लेकिन फायदा उससे कुछ नहीं हुआ। तो मैं तो यही चाहूंगा कि वहां पर रोडवेज को ही क़ायम रखा जाय। अगर सरकार ऐसा नहीं करती है तो दूसरा सुझाव यह है कि आज श्रमधन की बात चल रही है जिसमें मनुष्यों से कहा जाता है कि मोटर सड़क निर्माण करें। तो मैं तो यह कहूंगा कि बजाय ऐसे लोगों को यह काम देने के, जो कोई श्रमधन नहीं देते हैं ऐसे लोगों को यह काम दिया जाय जैसे गांव सभाएं, सहकारी संघ आदि।

एक प्रश्न यहां के भोटिये लोगों का है। वे लोग पहले बकरियों द्वारा दूकान से अपना गुजारा करते थे। अब जहां-जहां सड़क निर्माण हो रही है वहां यह रोजगार खत्म होता जा रहा है। तो मैं तो सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि मोटरों की परमिट देने की नीति ऐसी बनाये जिससे ग्राम-सभाओं को, सहकारी समितियों को और भोटिये लोगों को वह मिले ताकि जो कम्यूनिस्टों का जोर उनके ऊपर बढ़ता जा रहा है वह कम हो और साथ ही श्रमधन के लिये लोगों को उत्साह दिलाया जा सके।

इसके साथ ही साथ मैं सरकार से यह भी प्रार्थना करूंगा कि कुछ इसमें ज्यादा देख-रेख की आवश्यकता है। अभी काठगोदाम में २३ गाड़ियां ४८ हजार रुपये में बेची गयीं अगर वे एक-एक करके नीलाम की जातीं तो अवश्य ही ज्यादा रुपया आता।

इसके अतिरिक्त वर्कशाप में चोरियां ज्यादा होती हैं। अक्सर प्राइवेट मोटर ओनर्स इस बात के लिये उन लोगों को विवश करते हैं कि वे वहां से पुर्जे और अन्य सामान चोरी करके उनके हाथ बेच दें। इसलिये इसकी देखरेख की भी बहुत ज्यादा जरूरत है। पिछले आंकड़े बतलाते हैं कि मार्च, ५१ से लेकर अप्रैल ५२ तक १२ लाख रुपया मुनाफा हुआ तथा अप्रैल ५२ से सितम्बर ५२ तक १ लाख ४० हजार रुपया ही मुनाफा हुआ है। यह हो सकता है कि खर्चा ज्यादा बढ़ गया लेकिन उसमें देखरेख की बहुत ज्यादा जरूरत है। क्योंकि किसी भी हालत में इतना खर्चा नहीं बढ़ सकता कि ६ लाख रुपया मुनाफा के बजाय केवल १ लाख ४० हजार ही रह जाय।

कुमायूं रोडवेज के सिलसिले में माननीय मंत्री जी ने आश्वासन दिया कि वहां पर रेस्ट हाउसेज बन रहे हैं। मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान हलद्वानी मोटर स्टेशन की ओर दिलाना चाहता हूं जहां से हजारों आदमी गर्मी में नीचे ऊपर जाते हैं। ऐसी जगह यात्रियों के लिये शेड का जरूर इन्तजाम होना चाहिये।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी (जिला आगरा)— अध्यक्ष महोदय, जब से गवर्नमेंट की रोडवेज चलना शुरू हुई है तब से दो बातों में तो अवश्य सुधार हुआ है, यह सबको मानना ही पड़ेगा। एक तो यह कि उसके जो अधिकारी और कर्मचारी हैं उनका व्यवहार पहले बस ओनर्स से १०० गुना ज्यादा अच्छा है, वे काफी शिष्टता से व्यवहार करते हैं। दूसरी बात यह है कि रोडवेज की बसेज में ओवर लोडिंग नहीं होता और अब लोग काफी आराम से सफर करते हैं। लेकिन इतनी बात जरूर है कि नेशनलाइजेशन से

जितनी सुख–सुविधा की अड़शा थी उतना अभी नहीं हो पाया है। मुझे इसका मुख्य कारण यह प्रतीत होता है कि हमारे वर्क शाप्स की ऐफीशियेंसी कम है। वह इतना ऐफीशियेंट नहीं है कि जहां रोडवेज की सड़कें खराब हैं वहां पर गाड़ियों को ऐसी हालत में रख सकें कि ब्रेक डाउन्स कम हों। जिस प्रकार कि कर्मचारी लोग अपनी सुख सुविधाओं के लिये ऐजीटेशन करते हैं, हड़ताल करते हैं उसी प्रकार बसेज भी ठीक तरह देख-भाल न होने पर रास्ते में स्ट्राइक कर देती हैं। ऐसा भी देखने में आया है कि वर्कशाप में से गाड़ी निकली और ५ मील या ४ मील पर जाकर खड़ी हो गयी ऐसा वर्कशाप की इनऐफीशियेंसी के कारण ही हो सकता है। अगर १००/५० मील जाकर कोई डिफेक्ट हो तब तो यह ख्याल किया जा सकता है कि कोई दूसरी वजह होगी। बहुत सी गाड़ियों में खास कर आगरा जिले में जो गाड़ियां टार रोड के अलावा सड़कों पर चलती हैं उनकी हालत कहीं–कहीं ऐसी है कि मालूम होता है कि एंजिन आगे चला जायगा और बाकी बाडी पीछे रह जायगी। कहने का मतलब यह है कि गाड़ियों की मरम्मत और बदलने की सख्त जरूरत है।

इसके बाद मुझे इसके डायरेक्शन के बारे में भी कुछ कहना है। इस डिपार्टमेंट से मेरा सम्बन्ध कुछ पहले से रहा है और मैं सदैव इसके डयुअल फंक्शन के विरुद्ध रहा हूं। यह विभाग एक तो कामर्शियल फंक्शन करता है दूसरे गवर्नमेंट की तरफ से वह ऐडमिनिस्ट्रेशन करता है मैं नहीं जानता किन कारणों से अभी रोडवेज को कामर्शियल तौर पर संचालन के लिये टैक्नीकल प्रबन्धकों के हाथ में नहीं दिया जा सका है और अब भी वह उसी डिपार्टमेंटल बेसिस पर चल रहा है। इसका नतीजा यह है कि जितनी ऐफीशियेंसी होनी चाहिये उतनी नहीं हुई और मुनाफा भी कम हुआ है।

एडमिनिस्ट्रेशन के बारे में भी मुझे यह कहना है। जैसा कि श्री वीरेन्द्रशाह जी ने कहा मेरी भी यह बात समझ में नहीं आती कि छोटी–छोटी बातों के लिये जैसे कि लाइसेंस और रजिस्ट्रेशन के रिन्यूअल कराने के लिये सैकड़ों मील दूर आफिस में जाना पड़ता है। किसी वक्त टाइम एक्सपायर होने को होता है उस वक्त हम चाहते हैं और इसकी जरूरत होती है कि हम अपने लाइसेंस को इसकी मियाद के भीतर रिन्यू करा लें, लेकिन अगर तीन चार रोज पहले नहीं जाते तो देर से पहुंचने पर उसमें पेनाल्टी लगने की सम्भावना रहती है। तो यह बात भी समझ में नहीं आती कि इसमें सेंट्रलाइजेशन क्यों हुआ जब कि बार-बार डिसेंट्रलाइजेशन की बात कही जाती है। मैं समझता हूं कि यह ऐडमिनिस्ट्रेशन की बहुत बड़ी ग़लती हुई जब कि डिस्ट्रिक्ट से उठा कर यह छोटी सी चीज रिजन के हाथ में दे दी गयी। रिजनल कमेटी जितनी ऊपर बढ़ती जायगी उतनी देर में लोगों को जवाब मिलता है। देर में काम होता है, जब चेकिंग होती है तो कहना पड़ता है कि लाइसेंस या रजिस्ट्रेशन रीजनल आफिस चला गया है। लेकिन वहां से रसीद नहीं आयी।

इसी तरह से दूसरी बात जो इस सम्बन्ध में मुझे कहनी है वह यह है कि जिन सड़कों पर अब भी प्राइवेट गाड़ियां चलाई जाती हैं वहां की दशा तो बहुत ही शोचनीय है। वहां खूब डटकर ओवर लोडिंग होती है। उन सड़कों पर भी जहां सरकारी रोडवेज की गाड़ियां चल रही हैं वहां भी कुछ लोग बिना रजिस्ट्रेशन कराये और बिना परमिट के अपनी गाड़ियां चलाते हैं जिससे रोडवेज को काफी नुकसान होता है। रोडवेज वाले कहते हैं कि हमारे हाथ में कोई अधिकार नहीं है। जिस तरह का सेट अप है उसमें यह एक अजीब चीज मालूम होती है कि ऊपर तो ऐडमिनिस्ट्रेटिव और मैनेजेरियल दोनों फंक्शन एक ही आदमी के हाथ में हों जिसके मैं खिलाफ हूं लेकिन नीचे आकर यह अलहदा हो जाते हैं और यह देखने को मिलता है कि बिना परमिट और रजिस्ट्रेशन के लोगों की धड़ाधड़ गाड़ियां चल रही हैं। मैं समझता हूं कि इससे रोडवेज

[श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी]

का बहुत काफी नुकसान हो रहा है लेकिन कोई इसको देखने वाला नहीं है। पुलिस अपने कारणों से नहीं बोलती और रोडवेज के कर्मचारी कहते हैं कि हमारे हाथ में कोई ताक़त नहीं है। तो यह एक अजीब स्थिति है। मैं नहीं जानता कि ऐनफोर्समेंट स्क्वैड इस सम्बन्ध में कितना कर पाते हैं। हमने जो राष्ट्रीयकरण का कार्य अपने हाथ में लिया था उससे हमें काफी आशा थी और अब भी आशा है और इस विचार से हम चाहते हैं कि रोडवेज एक उदाहरण हमारे सामने उपस्थित करे। उसे न केवल एफिशिएंट बल्कि माडेल इम्पलायर भी होना चाहिये ताकि रोडवेज के कर्मचारियों की जो बहुत सी तकलीफें अब तक रही हैं वे भी न रहें। इन शब्दों के साथ में इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

(इस समय १ बज कर १७ मिनट पर सदन स्थगित हुआ और २ बज कर २० मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री हरगोविन्द पन्त, की अध्यक्षता में सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)---आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, इस बात को देखते हुए कि हमारे यातायात विभाग का नेतृत्व इस देश के प्रमुख रचनात्मक कार्यकर्ता के नेतृत्व में सुरक्षित है फिर भी हमें देखने में आता है कि हमारे यातायात विभाग की विचित्रता में कोई कमी नहीं आई। एक ओर सन् १९५१-५२ में मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट से २३ लाख रुपये की आमदनी हुई है तो सन् १९५३-५४ में २८ लाख की आमदनी होने जा रही है। इसी प्रकार यू० पी० रोड फंड से सन् १९५१-५२ में १ करोड़ ४० लाख की आमदनी हुई थी और १९५३-५४ में वह १ लाख ५२ हजार होने जा रही है। दूसरी तरफ जहां एक ओर गवर्नमेंट रोडवेज के काम में ६० लाख रुपये की बढ़ोत्तरी करने जा रही है वहां बसों की संख्या में कमी हो गयी है। पहले ३,३३५ बसें चलती थी और अब ३,३०४ साल में चलेंगी। हमें सोचना है कि आखिर किस प्रकार स्थिति को सुधारा जा सकता है और मुनाफा किस प्रकार बढ़ाया जा सकता है। मेरे विचार में जब तक जिन व्यक्तियों के जरिये रोडवेज का काम चलता है उनकी स्थिति को नहीं सुधारा जाता है तब तक रोडवेज की स्थिति नहीं सुधरेगी। बजाय इसके कि रोडवेज के निम्न कर्मचारियों को सहायता दी जावे, कोई इन्क्रीमेंट दिया जाता या उनको परमानेंट किया जाता हम देखते हैं कि अप्वाइन्टमेंट डिपार्टमेंट ने एक नोटिफिकेशन निकाला है जिसकी वजह से जितने भी टेम्परेरी हैं उनकी सर्विसेज टर्मिनेट की जा रही हैं और उनसे नये एग्रीमेंट लिये जा रहे हैं यह बात रोडवेज में आजकल जारी है। मेरा ऐसा विचार है कि इस तरह नोटिस देने से संविधान की धारा ३११ का उल्लंघन हो रहा है जिसमें सिविल के परमानेंट और टेम्पोरेरी कर्मचारियों के साथ डिस्क्रेमनेशन किया गया है। आज स्थिति यह है कि इस टर्मिनेशन आर्डर के लिये एक महीने का भी नोटिस नहीं दिया गया है और जितने भी असिस्टेंट रीजनल मैनेजर हैं वे घूम-घूम कर जल्दी से टेम्पोरेरी कर्मचारियों से दस्तखत अग्रीमेंट पर करवा रहे हैं, यह हालत है। क्या भरोसा हो सकता है कि कोई कर्मचारी यह समझे कि अब तो एक महीने के नोटिस से हमारी सर्विस टर्मिनट हो सकती है वह कैसे इस भावना से रोडवेज के काम को सफल बनवा सकते हैं। यह हो सकता था कि जो एक साल से अधिक नौकरी कर चुका है उसको परमानेंट किया जाता लेकिन उसके खिलाफ ही कार्यवाही हो रही है। इस तरह जो डिस्मिसल और सस्पेन्शन के नियम हैं उनमें भी कोई निश्चितता नहीं है। एक प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री जी ने यह बताया था कि जो चार्ज लगाता है वह फैसला नहीं करता है लेकिन मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि मेरे पास इसकी मिसाल मौजूद है जहां स्वयं जनरल मैनेजर ने चार्ज लगाये हैं और उसी ने खुद उस कर्मचारी को डिस्मिस भी किया। आवश्यकता तो इस बात की थी कि जितने लेबर सम्बन्धी कानून हैं और जितनी कान्सलेशन की मशीनरी है उसकी फैसीलिटी रोडवेज कर्मचारियों के लिये भी लागू हो जानी चाहिए। गवर्नमेंट ने खुद कानपुर बिजली

कम्पनी के कर्मचारियों को यह फैसीलिटी दी है जब कि वह कम्पनी सरकारी है और उसके नौकर भी सरकारी नौकर हैं। वहां के जितने भी मामले लेबर डिस्प्यूट सम्बन्धी होते हैं वे लेबर कानून के द्वारा हल किये जाते हैं तो कोई कारण नहीं है कि इन रोडवेज कर्मचारियों को भी यह फैसीलिटी न दी जाय।

दूसरी तरफ इन जेनरेल मैनेजरों की वजह से रोडवेज के कर्मचारी बहुत परेशान रहते हैं। वे यह सोचते हैं कि अगर जरा भी जेनरेल मैनेजर नाराज हो जायेगा तो सब कुछ उसी के हाथ में है। तो यह इन्टर रीजनल ट्रान्सफर का सवाल है। तो उसमें होता यह है कि उसी रूट पर इस बात के नाम पर कि वहां यूनियन कायम किया जा रहा है और यह समझ कर कि वहां गलत सिद्धान्त बरता जा रहा है और वे राष्ट्रीयकरण के सिद्धान्त को असफल बनाना चाहते हैं, तो उनको एक रीजन से दूसरे रीजन में ट्रान्सफर किया जाता है। और यही नहीं इसके लिये वह इस्तीफा देने को मजबूर हो जाते हैं। इसके लिये कई मिसालें हमारे फ़ेडेरेशन की तरफ से माननीय मंत्री जी के सामने पेश की गई हैं। जब तक इस तरह की व्यवस्था रोडवेज के कर्मचारियों की रहेगी, तब तक मैं समझता हूं कि हम किसी प्रकार भी रोडवेज को आगे नहीं बढ़ा सकते हैं और वह सफल नहीं हो सकता है। माननीय मन्त्री जी को इस बात की ग़लतफ़हमी है और उनको इस बात का ख्याल है कि रोडवेज का यूनियन या फेडरेशन आज राष्ट्रीयकरण के सिद्धान्त को असफल बनाना चाहता है, मगर हमारा यह उद्देश्य नहीं है बल्कि रोडवेज कर्मचारियों के यूनियन बनाने का यह उद्देश्य है कि वे अपनी कलेक्टिव रेसपोन्सिबिलिटी को समझते हैं और राष्ट्रीयकरण के महत्व को भी समझते हैं और इसके लिये वे समझते हैं कि आज यह आवश्यक है और इस देश की गरीबी को देखते हुए हमें राष्ट्रीयकरण के सिद्धान्त को सफल बनाना चाहिये और हमारे देश की जो सड़कें हैं उनको सब प्रकार से सहयोग देने के लिये ही हमारे यूनियन की रचना हुई है। हमारे यूनियन की रचना हड़ताल करने की गरज से नहीं हुई है। दूसरी तरफ़ जेनरेल मैनेजर और उनके अत्याचारों के उदाहारण सरकार के सामने हैं और होता यह है कि वह लोगों को एक रीजन के बजाय दूसरे रीजन में डाल देते हैं और एक, दो आने के करेप्शन के लिये ड्राइवरों और कन्डेक्टरों को हटा दिया जाता है। ३३ रुपये माहवार उन कन्डेक्टर्स की पे है और जब कि सारे कर्मचारियों को इन्क्रीमेंट मिलता है लेकिन रोडवेज के क्लीनरों को एक पैसा भी इन्क्रीमेंट नहीं दिया जाता है। साथ ही साथ माईलेज एलाउन्स की बात है तो उसमें भी महीनों बीत जाते हैं, मगर उनको मिलता नहीं है। साथ ही साथ ओवर टाइम के बारे में यह है कि ड्राइवर १२/१२ और १३/१३ घंटे एक दिन में काम करते हैं, मगर मैं माननीय मन्त्री जी से कहता हूं कि उनको एक पैसा भी एलाउन्स नहीं दिया जाता है। पिछले साल डिपार्टमेंट टेक्निकल पे ड्राइवर के लिये मुकर्रर की गई थी लेकिन वह कितनों को मिली, उसके बारे में मैं माननीय मन्त्री महोदय जी से जानना चाहता हूं। जो बजट में इस प्रकार की व्यवस्था की जाती है तो वह कितनों को मिलती है। यह एक बुनियादी प्रश्न है कि जब तक रोडवेज के सभी कर्मचारी परमानेन्ट नहीं किये जाते हैं और जबतक उनकी आर्थिक व्यवस्था ठीक नहीं की जाती है या जबतक डिस्पिलिन के सम्बन्ध में कोई स्वतंत्र व्यवस्था नहीं होती, तब तक मैं समझता हूं कि रोडवेज में तरक्की नहीं हो सकती है।

श्री बलवंत सिंह (ज़िला मुजफ्फरनगर)---उपाध्यक्ष महोदय, मैंने अपने मित्र श्री उपाध्याय जी की बातों को सुना मगर मुझे अफ़सोस है कि जैसी उन्होंने राष्ट्रीयकरण की परिभाषा की, उसमें वे अपने मूल सिद्धान्त जो सोशिलस्ट पार्टी के हैं, उनको भूल गये। हर एक आदमी इस बात को जानता है कि यदि इस बात को देखा जाय कि किस चीज में अधिक से अधिक लाभ और ज्यादा मुनाफा है, तो यह जो हमारे पूंजीपति लोग हैं वह इस बात को कहते हैं कि हम सबसे ज्यादा मुनाफा दे सकते हैं। अगर यह देखा जाय कि अमेरिका में जो बड़े-बड़े फार्म्स हैं

[श्री बलवन्त सिंह]

और रूस में जो राष्ट्रीय फार्म्स हैं उनके अन्दर किस में मुनाफा ज्यादा है तो मैं यह कहूंगा कि आंकड़े इस बात को जाहिर करते हैं कि अमेरिका के अन्दर जो बड़े-बड़े फार्म्स हैं उनमें रूस के राष्ट्रीय फार्मों से ज्यादा मुनाफा होता है। तो क्या इसका मतलब यह निकाला जाय कि जिस चीज में ज्यादा मुनाफा होता है वह चीज राष्ट्रीयकरण में अच्छा फ़ायदा देगी, मगर यह बात नहीं है। यह नहीं समझना चाहिये कि अगर रोडवेज में अधिक मुनाफा नहीं हुआ तो इसी सिद्धान्त से राष्ट्रीयकरण में यह न माना जाय। मैं तो यह कहूंगा कि सबसे पहली बात जो किसी भी योजना के लिये विचार में रखनी चाहिये वह यह है कि किस चीज में सबसे अधिक लाभ वहां की जनता को है।

जिस चीज में सबसे अधिक जनता का लाभ हो चाहे हमारे प्रदेश को पैसे की शक्ल में राष्ट्रीयकरण की योजना से जो रोडवेज में हमारी सरकार ने की है कुछ लाभ अधिक नजर नहीं आता लेकिन कौन इस बात को कह सकता है कि उससे हमारी जनता को जो कि उनमें ट्रेवल करती है उनको अधिक लाभ नहीं हुआ। हर एक कोई जानता है कि किस प्रकार से पहले ओवरलोडिंग हुआ करता था और वह खत्म हो गया। थोड़े ही दिनों में कितनी सुविधायें रोडवेज से ट्रेवल करने वाले लोगों को हुई जो पहले नहीं होती थीं। मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह अपने इस सिद्धान्त को अधिक से अधिक व्यापक रूप में बढ़ाये। तमाम की तमाम पक्की सड़कों पर सरकार अपनी रोड़वेज को चलाये और सिर्फ कच्चे रास्तों पर प्राइवेट बस ओनर्स रहें।

मैं अपने भाई उपाध्याय जी की बात मानने के लिये तैयार नहीं हूं कि अब बसेज पर टैक्सेशन ज्यादा बढ़ गया है। लेकिन कौन ऐसा प्राइवेट ओनर है जो इस बात की दरख्वास्त नहीं देता कि मुझे एक और परमिट दे दी जाय। रात दिन हम परमिट् के लिये क्लेमर देखते हैं। यह इस बात को साबित करता है कि अब भी उनको ज्यादा मुनाफा हो रहा है। जिस समय सरकार परमिट देती है वह इस बात का ख्याल रक्खे कि जिन रास्तों पर उनकी बसेज चलती हैं और जिन रास्तों को हमारी जनता ने अपने श्रमधन से बनाया है उसमें बस ओनर्स का भी कान्ट्रिब्यूशन हो क्योंकि वे उन लोगों की मशक्कत के जरिये से इतना फायदा उठाते हैं। इन बातों के बाद मैं सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि इसमें शुबहा नहीं कि जो शिकायत इस समय हमारे कुछ भाइयों की तरफ से हुई कि हमारे इस रोडवेज के मौजूदा मैनेजमेंट में कुछ खामियां जरूर हैं और वे पूरी की जा सकती हैं। अगर बजट के आंकड़ों को देखा जाय तो उनसे साफ जाहिर हो जाता है कि ९९ लाख २७ हजार के ऊपर की रक़म ऐसी है जो नौकरों या अधिकारियों की तनख्वाह में दी जा रही है और उस सबके होते हुए हम यह जानते हैं कि उतना अच्छा सुपरविजन नहीं हो पाता जितना कि होने चाहिये। तो माननीय मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस चीज को जरा अच्छी तरह से देखें कि जितना निरीक्षण इस समय होता है वह इतना काफी नहीं है। अगर अच्छी प्रकार से निरीक्षण किया जाय तो मैं समझता हूं कि इससे और अच्छा सुधार हो सकता है। इसके लिये मैं यह सुझाव रखना चाहता हूं कि जिस प्रकार जेलों के लिये अवैतनिक निरीक्षक होते हैं उसी प्रकार से वे अपनी इन बस सर्विसेज के लिये अवैतनिक निरीक्षक रक्खें। इससे मैं समझता हूं कि बहुत लाभ होगा कम से कम डर तो रहेगा और कोई भी अवैतनिक निरीक्षक जब निरीक्षण करेगा तो उसकी शिकायत पर चालान वगैरह हो सकेंगे। इस प्रकार से जो दिक्कतें निरीक्षण न होने की वजह से हैं उनको हम दूर कर सकेंगे।

एक और सुझाव मैं माननीय मन्त्री के सामने रखना चाहता हूं। वह यह कि बाहर से जो सामान हम मंगाते हैं उसमें हमारे देश का, हमारे प्रान्त का बहुत सा रुपया बाहर जाता है। इस प्रकार से व्यवस्था की जानी चाहिये कि छोटे-छोटे पुर्जे हम अपने यहां अपनी बसेज के और गाड़ियों के यहीं बनायें। इसके साथ ही साथ हम यह भी कर सकते हैं कि बजाय इसके कि हम पूरी गाड़ियां बाहर से मंगायें, हम उनके पार्ट्स मंगा कर उनको यहां असेम्बिल करें ताकि जो दूसरी कम्पनियां फायदा उठा रही हैं वह मुनाफा हमारे जो मौजूदा वर्क शाप्स हैं

से उठायें इस बजट के देखने से पता चलता है कि हमारे यहां ट्रेनिंग के उपयुक्त साधन नहीं हैं, अगर ट्रेनिंग के हम उपयुक्त साधन उपलब्ध करने का प्रयत्न करें तो मैं समझता हूं कि बहुत कुछ लाभ हमारे प्रदेश को होगा।

श्री रामकुमार शास्त्री (जिला बस्ती)--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आज इस सदन में माननीय परिवहन मन्त्री जी के सुन्दर और विनम्रतापूर्ण भाषण को सुनकर मुझे तो बहुत ही खुशी हुई। मैं जानता हूं कि उनके ऐसे कर्मठ और विधायक कार्य में प्रवीण व्यक्ति के हाथ में जब यह विभाग सुपुर्द किया गया है तो यह निश्चित ही है कि यह आगे चल कर फलता फूलता और विकसित होता रहेगा। बहुत ही मधुर शब्दों में मन्त्री महोदय ने यह तसलीम किया है कि जहां पर यह विभाग बहुत सुन्दर कार्य कर रहा है परन्तु साथ ही साथ उसमें खामियां भी हैं। उपाध्यक्ष जी, जिन-जिन वस्तुओं का राष्ट्रीयकरण किया जाता है उसमें यह विशेष रूप से ध्यान नहीं दिया जाता कि कितने रुपये पैसे का लाभ होता है। बल्कि यह देखना होता है कि राष्ट्रीयकरण से हम कितना जनहित कर सकते हैं। अत: जनहित का तो जीता जागता नमूना यों ही दिखाई पड़ता है कि समस्त उत्तर प्रदेश में बसों का एक जाल सा बिछा हुआ है और उसके जरिये से हम अपनी मंजिल तक बड़ी आसानी तथा सुविधा से पहुंच जाते हैं। एक बात जरूर है कि जहां पर राष्ट्रीयकरण करने का उद्योग और प्रयास हम कर रहे हैं संयोग से शैशवास्था में हमारा यह ट्रांसपोर्ट विभाग है। भय है कि उसमें नाना प्रकार की व्याधियां आ सकती हैं और इसमें कुछ कुछ आई भी हैं। उनके निराकरण के लिये हमारे मन्त्री महोदय ने यह कहा है कि जो भी उचित आलोचना सदन में की जावेंगी उनको वे उदारतापूर्वक सुनेंगे और मानेंगे।

मान्यवर एक बात मुझे कहनी है कि जो बसें हमारे प्रदेश के विभिन्न भागों में चलाई जा रही हैं उसके लिये चलाने वालों को उतना मोह, और प्रेम उनसे नहीं है जैसा कि उनकी वैयक्तिक सम्पति अगर होती तो होता। अत: इसका नतीजा यह हो रहा है कि जितनी भी सड़कों पर आज हमारी बसें चल रही हैं प्राय: सब बहुत ही बुरे तरीके से चलाई जा रही हैं। अच्छा तो यह होता कि सड़कों का विभाग भी माननीय परिवहन मन्त्री के अधीन होता क्योंकि उनका उनसे सीधा सम्बन्ध है और वे अपने निजी अनुभव से उन्हीं सड़कों को लेते जिन पर वे बसों को नेशनलाइज करना चाहते हैं। परन्तु नतीजा यह हो रहा है कि बसें ज्यादा दिन न चल कर थोड़े ही दिनों में टूट-फूट जाती हैं। इस सम्बन्ध में असावधानी से चलाना और सड़कों का खराब होना मुख्य कारण हैं।

जहां तक ऊंचे अफसरों का सम्बन्ध है सभी अनुभवी व्यक्ति उनके कार्यशैली को जानते हैं। इस विभाग में जितने ऊंचे आफिसर्स हैं ज्यादातर नौकरशाही से आये हैं। अत: उनका व्यवहार कार्य एक दिन में कदापि नहीं सुधर सकता। विभाग के न्यून वर्ग के लोग जो हैं उनकी दशा बहुत ही शोचनीय है। मुझे पूर्ण आशा है कि मन्त्री महोदय के होते हुये यह हालत उनकी सुधरेगी जो न्यून वर्ग के कर्मचारी हैं जैसे ड्राइवर, कंडक्टर्स, और फिटर्स आदि उनके साथ सुन्दर व्यवहार नहीं होता। उनकी साधारण सी गल्ती पर साधारण दंड न दे कर डिसमिसल आर्डर दुर्भाग्य से दे दिया जाता है। मैं इसे अनुचित समझता हूं क्योंकि वे भी हमारे देश के भाई हैं और उनमें बहुत से अभी नये लोग भी हैं। अगर उनमें थोड़ी बहुत कमजोरी है तो थोड़ा शान्ति के साथ सम्हालने की अवश्यकता है। अत: मैं माननीय मन्त्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि आप इस ओर देखें और एक सुन्दर आदर्शपूर्ण उदाहरण उपस्थित करें ताकि न्यून वर्ग के कर्मचारियों के साथ अन्याय न होने पावे। साथ ही जिनका समय आ गया हो उन्हें मुस्तकिल (परमानेन्ट) कर दिया जाय। निम्न वर्ग के कर्मचारियों के साथ वह ऐसा व्यवहार करें और ऐसा तरीका निकालें कि जिससे वह सुविधा प्राप्त कर सकें और सुगमता से अपना जीवन निर्वाह कर सकें। यही कारण है कि मैं मन्त्री जी का ध्यान इस दिशा में आकर्षित करना चाहता हूं कि जिससे छोटे कर्मचारियों के साथ विशेष रूप से उदारता से व्यवहार किया जाय और उन पर विशेष ध्यान रखा जाय।

[श्री रामकुमार शास्त्री]

रही बात यह कि साधारण जनता के ठहरने के वास्ते जितना इन्तजाम होना चाहिये था उतना नहीं है इसको माननीय मन्त्री जी ने खुद स्वीकार किया है। ठहरने की शिकायत अभी भी मौजूद है। मैं माननीय मन्त्री जी का ध्यान अपने बस्ती जिले की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। बांसी एक प्रमुख मुकाम है। वहां बसेज के ठहरने के लिये एक संकुचित जगह है। वहां पर कोई भी, ड्राइवरों तथा कर्मचरियों के लिये ठहरने का माकूल इन्तजाम नहीं है। वह बस स्टेशन भी ऐसी जगह पर बनाया गया है कि जिससे लोगों को दिक्कत होती है और खसूसन आजकल जब कि गर्मी आ रही है और ऊपर से बरसात आ रही है। यह स्थान बांसी कचहरी है। उनके लिये कोई शेडों का प्रबन्ध समुचित ढंग से होना चाहिये और ठहरने का इतन्जाम भी होना चाहिये। मैं माननीय मन्त्री जी को उनके अपने महत्वपूर्ण भाषण के लिये बधाई देता हूं और चाहता हूं कि अपने प्रयास में वह कामयाब हों।

श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)—उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा आज सदन को यह बता देना चाहता हूं कि यह विभाग उस महान् व्यक्ति के हाथ में है जिसने स्वतः इस सदन के समक्ष इस बात को स्वीकार किया है कि इस विभाग में कमियां हैं। मैं दावे के साथ यह कह सकता हूं कि हमारे जितने भी विभाग चल रहे हैं उनमें हमारे मन्त्री जी का विभाग बहुत सुन्दर तरीके पर चल रहा है। वैसी बात नहीं है जैसा कि विरोधी बेंच की तरफ से बतलाया गया कि फिजूल खर्चा होता है। हम जानते हैं कि माननीय मन्त्री जी खुद जाकर गाड़ियों को चेक करते हैं। उस मन्त्री के बारे में विरोधी बेंच के लोग कहते हैं कि एक गाड़ी चेक कर ली होगी। यह क्या मामूली बात है कि एक मिनिस्टर खुद जाकर किसी गाड़ी को चेक करता है तो यह कौन सी कम बात है। मैं ठंडे दिल से विरोधी बेंच से यह पूछना चाहता हूं कि सब गाड़ियां तो चेक नहीं की जा सकती हैं।

एक बात यह कही गयी कि उनकी सर्विसेज को परमानेन्ट कर दिया जाय। मैं भी इस बात को मानता हूं कि उनकी सर्विसेज को मुस्तकिल कर दिया जाय। यह जरूर होना चाहिये लेकिन जहां पर सुई की जरूरत हो वहां पर सुई से काम लिया जाय और जहां पर तलवार की जरूरत हो वहां पर उससे भी काम लिया जाय। जहां पर जरूरत हो वहां पर छोटे कर्मचारियों के ऊपर भी नजर जरूर रखी जाय। जैसा कि अभी हमारे शास्त्री जी ने कहा कि किसी छोटी मिस्टेक पर किसी का डिस्मिसल नहीं होना चाहिये। उनको समझाया जाय और सलाह दी जाय। मैं इसकी तरफ माननीय मन्त्री जी की तवज्जह दिलाना चाहता हूं और उनके विभाग के जो कमिश्नर और सेक्रेटरी हैं उनसे भी रिक्वेस्ट करूंगा कि वह इस बात की तरफ ध्यान दें। हमारे मन्त्री जी निहायत कर्मठ आदमी हैं और वह अपने विभाग में सुन्दरता से कार्य कर रहे हैं और वह गांधी जी के फालोवर हैं। लेकिन हमारे अपोजिशन के भाइयों को यह भी मद्देनजर रखना चाहिये कि हमारे पास मशीनरी जो है वह पुरानी है फिर भी बराबर चेष्टा की जा रही है कि हमारा काम सुन्दरता के साथ और ठीक हो। मैं उपाध्याय जी से कहना चाहता हूं कि मैंने उनकी स्पीच को सुना और उनकी बातों से व्यक्तिगत बातें टपकती थीं जैसा कि उनका कोई व्यक्तिगत स्वार्थ हो। मैं बड़े अदब से उनसे यह कहना चाहता हूं कि नेशनलाइजेशन का जो इस हाउस में जिक्र किया गया गवर्नमेंट ने तो पहले उसकी नींव रख दी है। हमारे मन्त्री जी स्वयं इस सिद्धान्त को मानने वाले हैं और वह उसी मार्ग पर चल रहे हैं "उरूजे कामयाबी पर कभी हिन्दोस्तां होगा"। वैसे ही हमारा यह रोडवेज चल रहा है। मैं गवर्नमेंट से यह कहूंगा कि अगर सरकार चाहे तो साल भर या ६ महीने के लिये पब्लिक बसेज के पैरलल गवर्नमेंट बसेज को भी चलाया जाय और यह पब्लिक की डिमान्ड है। मैं इसकी मिसाल देता हूं कि इंग्लैंड में जो सिटीजन हैं वह भी वहां बिजनेस को अपने हाथ में लिये हुये हैं। जो पहले ईस्ट इंडिया कम्पनी में आये थे और फिर उनकी हुकूमत बन गई। उपाध्याय जी ऐसी बातें करें कि जिससे देश का उत्थान और भलाई हो। लाइसेंस के बारे में कहा गया वाक़ई डिपार्टमेंट में जो लाइसेंस कैंसिल करने की बात है उसमें यह होना चाहिये कि

उसको नोटिस दे दिया जाय कि वह इतना रुपया जमा कर दे और उसे दफ्तर में टक्कर न खाना पड़े। डिपार्टमेंट में करप्शन है यह तो सब मानते हैं। मैं सरकार से अपील करूंगा कि रोडवेज की स्कीम जरूर सुन्दर है और वह चलाई जाय और पब्लिक को भी मौक़ा दिया जाय और सड़कों पर पब्लिक भी कुछ बस चला सके तो अच्छा होगा।

दूसरे पब्लिक कैरियर्स की बात कही गयी कि प्राइवेट केरियर्स २०० और २५० मन बोझ लाद कर चलते हैं और पुलिस को २ रुपया देकर यह काम किया करते हैं। मालूम होता है कि उपाध्याय जी बसेज का काम करते हैं और उनके यहां भी बसेज २ रुपया पुलिस को देकर ज्यादा माल ले जाती हैं। इसलिये मैं कहूंगा कि करप्शन को दूर करना केवल सरकार का या सरकारी कर्मचारियों का ही कर्तव्य नहीं है बल्कि पब्लिक का भी फर्ज है कि वह रिश्वत न दे और सरकार से कोआपरेट करे। मिर्जापुर के बस स्टेशन पर पानी पीने का ठिकाना नहीं है। मिनिस्टर साहब ने खुद कहा है कि बाई एण्ड बाई तरक्की हो रही है और सब कुछ किया जा रहा है। इसके अलावा मैं कहूंगा कि रोडवेज की गाड़ी का समय फिक्स कर दिया जाय और वह ठीक समय पर चला करें।

श्री विचित्र नारायण शर्मा——उपाध्यक्ष महोदय, मैं सदन का आभार मानता हूं कि जिन सदस्यों ने अपने विचार प्रकट करने की कृपा की है उन्होंने बहुत ही सहानुभूति और सहृदयता के साथ इस विभाग की आलोचना की है। उसमें एक ही अपवाद हो सकता है और मैं समझता हूं कि उसके लिये किसी को शिकायत न होगी और वह हमारे मित्र उपाध्याय जी हैं, क्योंकि उनका वसूल है कि वह थोड़े से प्रहसन और मजाक के लिये थोड़ा अवसर इस सदन को समय-समय पर देते रहे। सब से जरूरी चीज मेरी दृष्टि में यहां जो कही गई थी और जो मैं स्वयं अपने भाषण में कहना चाहता था लेकिन समयाभाव के कारण न कह सका और वास्तव में वह सप्लीमेंट्री बजट के समय कहने की चीज थी, इसीलिये मैंने इस वक्त उसकी चर्चा नहीं की थी। वह बात है कि हमारे कार्यकर्ताओं के साथ हमारा व्यवहार कैसा हो। जब हम राष्ट्रीयकरण की बात कहते हैं और जब मैं अपने रोडवेज के अन्दर यूनियनों का बनना बहुत खुशी की नजर से नहीं देखता हूं तब जो मेरी भावना है वह मैं सदन को स्पष्ट कर देना चाहता हूं। राष्ट्रीयकरण का सवाल छोटी दृष्टि से केवल मुनाफे की दृष्टि से ही नहीं देखना चाहिये। मुनाफे की दृष्टि से भी अगर हिसाब लगाया जाय तो रोडवेज ने अच्छा रिकार्ड स्थापित किया है। बदकिस्मती से बजट में जो आंकड़े दिये जाते हैं उनको हम सब समझ नहीं पाते हैं, न तो हम सारा अध्ययन करते हैं और न सारी जानकारी हमारे सामने रहती है। हम लोगों में से जो लोग अध्ययन करने की कोशिश करते हैं वह भी ठीक से नहीं समझ पाते। मेरे डिपार्टमेंट के बजट को समझने में भी अगर किसी को कुछ ग़लतफहमी हुई है तो मैं उनको दोष नहीं दे सकता हूं क्योंकि वास्तव में जो चित्र बजट में दिया गया है वह सही भी नहीं है। सही चित्र मैं सदन के सामने पेश करता हूं। यह आडिटर जनरल की आडिट की हुई जो हमारी बैलेंस शीट है उसके आधार पर यह आंकड़े हैं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)——हमें मिल सकती है यह ?

श्री विचित्र नारायण शर्मा——किसी भी समय सदन के उठने के बाद दी जा सकेगी। इसमें इंटरेस्ट निकालने के बाद जो साढ़े तीन प्रतिशत लगाया जाता है, रोडवेज को, १९५१–५२ में १२ लाख ५२ हजार २१ रुपये का लाभ है। मैं यह समझता हूं कि तीन प्रतिशत से ज्यादा ही होगा कम नहीं है। इसके अलावा यह हिसाब रखने का जो तरीका है तो अगर सिर्फ रोडवेज का काम आप समझना चाहें तो उसमें अन्याय

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

होगा। । लेकिन जब गवर्नमेंट की दृष्टि से हम देखते हैं तो गवर्नमेंट का जो काम होता है, सेंट्रल गवर्नमेंट का जो काम है, वह आमदनी दिखलायी नहीं गयी है। इसके अलावा जो मुनाफा होता है वह जनरल रेवेन्यूज में चला जाता है। अगर उसको कैपिटल में से घटा दिया जाय तो हमारे नाम जो रकम निकलती है वह कम हो सकती है। हम इस डेप्रीसिएशन का जो पैसा जमा करते हैं जो एक करोड़ ७० लाख से ज्यादा है उसके लिए अगर इंटरेस्ट दिया जाय और जो दूसरे और फंड हैं अगर उन सबका इंटरेस्ट लगाया जाय तो मैं समझता हूं कि यह इंटरेस्ट की भी रकम कम हो जाय और हमारा मुनाफा ज्यादा हो। जो अब तक रोडवेज ने जमा किया है। कैपिटल एकाउंट के बरखिलाफ वह तीन करोड़ के लगभग होता है। हमने सरसरी हिसाब लगाया है उसमें पांच, सात या दस लाख का फर्क हो सकता है। मैंने यह प्रार्थना की है विभाग से कि वह बिल्कुल सही हिसाब लगा कर दे। ऐसी हालत में जहां तक मुनाफे का सवाल है उस दृष्टि से भी रोडवेज का काम बहुत निन्दनीय नहीं कहा जायगा। लेकिन जैसा कि कुछ सदस्यों ने कहा कि सिर्फ मुनाफे की दृष्टि से रोडवेज के काम को परखना उचित नहीं होगा। उसका मुख्य उद्देश्य है जनता की सेवा करना, ठीक समय पर गाड़ी देना, ज्यादा से ज्यादा सहूलियत देना, कम से कम खर्च में चलाना। यह सबसे बड़ा और पहला काम रोडवेज का है, केवल पैसा कमाना नहीं है बल्कि समाज के एक अभाव की पूर्ति करनी है। उसकी एक सेवा करनी है। इस दृष्टि से आप देखें तो उसमें मुनाफे का प्रश्न तो गौण हो जाता है। लेकिन इस राष्ट्रीयकरण के प्रश्न को मैं खूब अच्छी तरह महसूस करता हूं। हम इसको तब तक नहीं बढ़ा सकते हैं जब तक इसमें काम करने वाले इसे अपना काम न समझें। इस काम को बढ़ाने में वह गौरव का अनुभव करें, यह समझें कि राष्ट्र की एक चीज बनाने जा रहे हैं, यह भाव उनके अन्दर उत्पन्न हो। जिस तरह से एक माननीय सदस्य ने कहा कि वह अपनी बसेज को ठीक उसी तरह समझें जैसे कि एक बच्चे को समझते हैं। यही शब्द मैंने एक वर्कशाप में, रोडवेज के स्थान पर खुद कर्मचारियों से कहे थे। मैं यह विश्वास दिलाता हूं कि यह भावना विभाग के अन्दर बढ़ती जा रही है। मैं यह भी अनुभव करता हूं कि बड़े और छोटे कर्मचारियों में जब तक भ्रातृत्व का भाव नहीं होगा यह बहुत बड़ा महान् प्रयास सफल होने वाला नहीं है। माननीय सदस्य यह न समझें कि हमारे अन्दर यह विचार नहीं है। मैंने उन चीजों का जिक्र, जो चीजें कर्मचारियों के बारे में कही गयीं, इसलिये नहीं किया था कि शायद विभाग की ज्यादा तारीफ करना शोभा नहीं देता। लेकिन उसकी वजह से ग़लतफहमी हो, या उसकी वजह से दुर्भावनाएं बढ़ें तो उनका जिक्र करना मैं समझता हूं कि अनुचित न होगा। मेरे विभाग ने मुझे अभी बतलाया कि गत वर्ष नयी सुविधाएं देने की वजह से शायद रोडवेज को ६ लाख के करीब का बेशी खर्चा कार्यकर्ताओं के लिये करना पड़ेगा। उनकी वर्दियों का सवाल था। साल भर में उनको एक ही वर्दी मिलती थी। विभाग ने अब फैसला किया है कि उनको दो वर्दी साल में मिलनी चाहिये। उनकी तनख्वाहें कम हैं, काम उनका ज्यादा है। तनख्वाहें शायद साधारणतः आज की समाज व्यवस्था में निम्नश्रेणियों की कम हैं, यह मानने में न सरकार को हिचक होगी, न किसी दूसरे को। लेकिन सवाल यह है कि हम कहां तक उस कमी को पूरा कर सकते हैं? हमारे विभाग ने उन सारी असुविधाओं को मानते हुए, उनके आगे सर झुकाते हुए अब यह कोशिश की कि किसी तरह से हमारे जो काम करने वाले हैं उनकी आमदनी बढ़ सके।

हमारे विभाग में एक इनाम देने की प्रथा थी। उसे डेवेलप किया गया, उसे बढ़ाया गया। यह कोशिश की गयी कि हर एक ड्राइवर जो साधारणतः अच्छा काम कर सके तो वह सौ रुपये से सवा सौ रुपया तक प्राप्त कर सके। हर एक ड्राइवर जो टेक्निकल

ट्रेनिंग प्राप्त कर ले और छोटी मोटी अपने एंजिन की मरम्मत कर ले, उसे दुरुस्त कर ले, तो उसको पांच रुपया अधिक दिया जाय। एक दूसरी स्कीम जिस पर अभी विचार चल रहा है, उसके मातहत यह किया जा रहा है कि जो ड्राइवर्स खास काबलियत हासिल कर लेंगे, खास योग्यता प्राप्त कर लेंगे, तो उनकी तनख्वाह काफी ज्यादा कर दी जायगी, जो साधारण से काफी अधिक होगी। एक यह भी प्रथा जारी की गयी है कि टायर्स अगर गाड़ियों के ज्यादा चलें, एंजिस ज्यादा माइलेज दें, अगर हमारी बैटरी ज्यादा चले, वर्कशाप के कर्मचारियों में काम करने में अगर ब्रेकडाउंस कम हों तो उन्हें इनाम दिया जाय। और जब पिछली बार इस सदन ने सप्लीमेंट्री बजट पास किया था तो उसमें इसका प्रावीजन किया गया था।

इन सुधारों का क्या परिणाम हुआ? अगर पहले हमारे एंजिस का ४५ हजार मील का ऐवरेज आता था तो अब ५० हजार मील उनका आने लगा है। इसी तरह से तीन चार हजार मील के करीब टायर्स का माइलेज बढ़ गया है। पेट्रोल ज्यादा माइलेज देता है। पेट्रोल का कंज़म्पशन कम हो गया है। ब्रेकडाउन पहले ६ हजार के माइलेज पर होते थे, अब करीब १० हजार माइल्स पर हैं।

हम तस्लीम करते हैं कि हमारी बहुत सी सड़कें खराब हैं और यह बदकिस्मती की बात है कि हम उन सड़कों को दुरुस्त नहीं कर पाते हैं। हमारी जिन बसों की काफी अच्छी बाडीज होती हैं वह वहां जाकर के चकनाचूर हो जाती हैं और उन पर ब्रेकडाउन्स का परसेंटेज बढ़ना, स्पेयर पार्ट्स का खर्चा बढ़ जाना खास चीज है और अनएवाइडेबिल है। उसे हम दूर नहीं कर पाते हैं। लेकिन फिर भी मुझे संतोष है कि इस तरफ, इस दृष्टि में सुधार हुआ है।

कार्यकर्ताओं के साथ व्यवहार के सिलसिले में जहां हर एक दृष्टि से उन्हें मदद देने का सवाल है, जहां उनको समय पर तनख्वाह मिल सके, उनको माइलेज अलावेंस मिल सके और दूसरी सुविधाएं उनको मिल सकें, वहां यह भी कोशिश की जाती है कि उनके साथ अच्छा व्यवहार हो। यह प्रश्न उठाया गया कि मैंने एक बार इस हाउस में यह निवेदन किया था कि जो इल्जाम लगाने वाला अफसर है और जो फैसला करने वाला अफसर है वह दोनों अलग अलग हैं। मेरा ख्याल है जहां तक वाकयात का ताल्लुक है, ठीक ही कहा था। जो इल्जाम लगाने वाले हैं वह हैं जो इंसपेक्ट करते हैं, चेक करते हैं और ओरिजिन वहीं से शुरू होता है। वह शिकायत रीजनल मैनेजर के सामने रखते हैं। तब रीजनल मैनेजर एक मुंसिफ की तरह से, एक जज की तरह से उसका फैसला करते हैं कि इस पर क्या ऐक्शन लिया जाय। तो इस तरह से दो अथारिटीज हो जाती हैं और जो इंटेंशन है, वह पूरा हो जाता है। लेकिन इतने पर भी उसकी अपील होती है और मैं सदन को यह भी बतलाना चाहता हूं कि हमने इस विषय में यहां तक अब कर दिया है कि टाइम लिमिट वगैरा की जो रुकावटें थीं उनको भी हटा करके सैकड़ों केसेज फिर से रिवाइज किये और उनमें जहां तक मुमकिन था वहां तक फैसला उनके पक्ष में दिया और अगर खास गुंजायश थी भी नहीं तो भी इस बात का खयाल करके कि उन्होंने एडोकेट (काफी) तकलीफ उठा ली है, अब उनको एक मौका और दिया जा सकता है, इस तरह से मौके दिये गये हैं। ज्यादा विस्तार से कहना शायद जायज न होगा, लेकिन कोशिश यह की जाती है और मैं खास तौर से जब रीजन्स में जाता हूं तो वर्कर्स से सीधे मिलता हूं, उनको विश्वास दिलाता हूं, उनकी शिकायतें सुनता हूं और हत्तुलइमकान कोशिश करता हूं कि उनको दूर करूं। एक बहुत आसान और सस्ता तरीका हमने यह सीख लिया है कि जो भी

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

गल्ती हो उसके लिये अपने जो कर्मचारी हैं उनको दोषी ठहरायें। मैं समझता हूं कि यह हमारी शान और हमारे गौरव के अनुकूल नहीं है। मैं बहुत ज्यादा झूठ बोलने का आदी नहीं हूं। यह मैं शायद नहीं कह सकता कि कि मुझसे झूठ नहीं बोला जाता या मैं झूठ नहीं बोलता हूं लेकिन मैं कोशिश करता हूं कि झूठ न बोलूं। मैं जब यह कहता हूं कि मेरे विभाग के काम करने वालों से मुझे पूरा सहयोग मिलता है और मैं उनकी शिकायत नहीं कर सकता, तो इसमें मैं सिर्फ किसी दूसरी दृष्टि से यह कहता हूं, शिष्टाचार की दृष्टि से कहता हूं, यह न समझा जाय। जहां रामकुमार जी ने बहुत स्नेह के साथ मेरे विभाग की बाबत कहा, वहां मैं उतनी ही नम्रता के साथ उनसे निवेदन करूंगा कि वे इस भ्रम को दूर करें। गल्ती शुरू में, बीच में और आखिर में अगर है तो मेरी है। मैं समझा नहीं सकता हूंगा, खुद नहीं समझता हूंगा, अपनी बात को उतनी काबलियत के साथ और असर के साथ नहीं रख सकता हूंगा, अगर मेरी बात नहीं मानी जाती है, लेकिन मैं अपने आपको शायद इतना अयोग्य भी नहीं समझता हूं कि मैं अपनी बात को न समझा पाता हूं। अपने विभाग की तरफ से कोई अपोजीशन कोई रुकावट मैंने अभी तक अनुभव नहीं की है, अगर कभी करूंगा तो उसके इजहार करने में भी मुझे कोई शर्म नहीं होगी। साथ ही मैं यह मानता हूं कि अगर मेरे पहले भाषण को ध्यान से सुना गया होता तो मैंने खुद तसलीम किया था कि जिन चीजों की अभी जरूरत है वह हम सब कर नहीं पाये, और जितना आज सदन में कहा गया उससे कहीं ज्यादा गुंजायश है इम्प्रूवमेंट की, सुधार की और उन्नति करने की। मुझे जरा भी शक नहीं है कि मैं कोई बात छिपा करके न सदन की प्रतिष्ठा बढ़ाता हूं, न अपनी प्रतिष्ठा बढ़ाता हूं, लेकिन उस तरफ हम बेखबर हैं यह इससे नतीजा न निकाला जाय। हम उन्नति अवश्य करेंगे अगर हमें समय मिला, अगर हमारे मित्रों का हमें सहयोग मिला और खास तौर से इसलिये सहयोग मिला कि इसे पार्टी पालिटिक्स का अखाड़ा न बनाया जाय और इसको सचमुच में एक नेशनल इंटर प्राइज समझा जाय। नेशनल इंटरप्राइज के बड़े नाम से अगर शिकायत है तो कोई छोटा नाम दिया जाय, लेकिन इसे ऐसा नाम दिया जाय जिसमें सब मिल करके सहयोग दे सकते हैं और जिसमें पूर्ण सहयोग और गौरव बिला पार्टी के लिहाज के सब प्राप्त कर सकते हैं।

मैं जितने विश्वास के साथ आज रोडवेज की बाबत कह सकता हूं, शायद उतने विश्वास के साथ दूसरे जो प्राइवेट आपरेटर्स हैं उनकी बाबत नहीं कह सकता हूं। मैंने उनको देखा भी कम है। इसके अलावा वे इतना बिखरे हुये हैं कि उनके खुद मालिक आज उनका कंट्रोल नहीं कर पाते हैं। उनका कोई संगठन आज नहीं है। जिम्मेदारी हमारी है।

श्री उपाध्यक्ष—मैं माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूं कि अनुदान का समय समाप्त हो चुका है।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे एक प्रार्थना करनी है कि मेरे ही विभाग का एक और अनुदान है, उसका कुछ समय इधर दे दिया जाय अगर इसमें सदन को कोई आपत्ति न हो।

श्री उपाध्यक्ष—कितना और समय माननीय मंत्री जी लेंगे?

श्री विचित्र नारायण शर्मा—मैं समझता हूं कि अगर उसमें कतई कम कर दिया जाय तो इसमें समय हो जायगा।

श्री उपाध्यक्ष—यह सदन की अनुमति से होगा। मैं समझता हूं कि समय मिलना बड़ा कठिन है।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—तो मैं ऐसा कह सकता हूं कि बाकी चीज उस समय निवेदन करूंगा जब दूसरी प्रांट होगी। इस समय तो मैं इतना ही अर्ज किये देता हूं कि इसी तरह से एनफोर्समेंट का जहां तक सवाल है इसीलिये वह कठिन है। जब इस हाउस के सदस्य ही यह कहते हैं कि चाहे ईमानदारी के साथ चलाया जाय या बेईमानी के साथ चलाया जाय, दोनों सूरतों में रिश्वत देनी पड़ती है तो मेरी समझ में नहीं आता कि घूस दी ही क्यों जाय। फिर तो न देना ही अच्छा है। लेकिन फिर भी जब जिम्मेदार व्यक्ति ऐसा कहते हैं तो मैं महसूस करूंगा कि जरूर उसमें शिकायत है और मैं कह सकता हूं कि मुझे अभी इतना विश्वास नहीं है कि मैं यह कह सकूं कि हां, वहां पर अंगुली रखने की जगह नहीं है। बाकी मैं सब सदस्यों के प्रश्नों का उत्तर नहीं दे सका। मौक़ा मिला तो दूसरे अनुदान के समय निवेदन करूंगा।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में आज ज्यादा समय तो शिष्टाचार में ही चला गया और इसलिये कुछ बातें कम हो पाईं। मैंने पूछा था कि वह ब्याज जो इस कैपिटल आउटले पर जायगा वह कहां इस बजट में दर्ज है तो मुझे बड़ा दुःख हुआ जब उन्होंने यह कह कर छोड़ दिया कि इसमें ग़लत छपा हुआ है। जो चिट्ठा उन्होंने ए० जी० का दिखाया वह तो पारसाल का था। इस साल का बजट चल रहा है, आप इस साल क्या ब्याज देंगे, वह कहां है। पुरानी बातें कहते हैं और इस तरह से स्टैटिस्टिक्स के गोलमोल जाल में मुझे डालना चाहते हैं। उससे मुझे कोई तसल्ली नहीं हुई। मैं समझता हूं कि प्रान्त में जो इतनी बड़ी इन्डस्ट्री है जिसको कि नैशनलाइज़ेशन कहते हैं उसकी सारी बातें साफ़-साफ़ क्यों नहीं हमारे सामने लाई जाती हैं कि ऐसा होना चाहिये और हम ऐसा चाहते हैं।

अब रहा यह कि एक ग़लतफ़हमी इस हाउस के अन्दर हो गई है कि मैं राष्ट्रीयकरण के ख़िलाफ हूं जैसा माननीय बलवन्त सिंह और बहुगुना जी ने कहा। मेरा यह कहना है, और मैं अब भी कहता हूं, कि एक पर्टीक्यूलर स्टेट की गवर्नमेंट उस उद्योग की मालिक हो जाय, इसे राष्ट्रीयकरण नहीं कहा जा सकता। ओनरशिप बाई ऐ स्टेट आफ एन इन्डस्ट्री को तो हम लोएस्ट फार्म आफ सोशलाइज़ेशन कहते हैं। हाल ही में जो वार्ता श्री जयप्रकाश नारायण जी और पंडित जवाहरलाल नेहरू के बीच में हुई उसमें जो फ़ोर्टीन प्वाइंट प्रोग्राम जयप्रकाश जी ने रखा था उसमें उन्होंने साफ़ इस बात को कहा था—

"One tendency of the state, in other words, of the minister and officers, is to concentrate all power in their hands in the name of efficiency. This cannot but be destructive of the values of socialism. The beaurocracy is is not interested in those values and nationalisation might merely end up in state capitalism which is a horrible prospect. I should add that even from the point of view of production and efficiency, beaurocratisation of industry would be disastrous. Efficiency and production would both rise if the workers were made willing and equal partners in the enterprise."

[राज्य की और दूसरे शब्दों में, मंत्रियों एवं प्राधिकारियों की प्रवृत्ति क्षमता के नाम पर समस्त शक्ति अपने हाथों में समाहार करने की है यह समाजवाद के महत्त्व के लिए हानिकारक ही हो सकता है नौकर-शाही ऐसी महत्त्व की चीजों में दिलचस्पी नहीं रखती और राष्ट्रीयकरण राज्य पूंजीवाद में ही समाप्त हो सकता है जो कि एक भीषण आपत्ति है। मैं यह भी कह दूं कि उत्पादन और क्षमता के दृष्टिकोण से भी उद्योगों का नौकरशाही के अधीन करना घातक होगा। क्षमता एवं उत्पादन बढ़ सकते हैं, यदि मजदूरों की उस उद्योग में दिलचस्पी पैदा की जाय और उन्हें समान भागी बना दिया जाय।]

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

इस सोशलाइजेशन की मैं बातें करता हूं। मेरा ख्याल यह था कि माननीय मंत्री भी उधर की तरफ कुछ ध्यान देते तो शायद वह उस नैशनेलाइजेशन के बारे में जिसे हम चाहते हैं सफाई के साथ कह सकते। लेकिन मैंने तो फिर भी यह कहा था कि जो कुछ आपने ढर्रा चला रखा है, जिसे आप राष्ट्रीयकरण कहते हैं, यह तभी कामयाब हो सकता है जब आप उसे सुचारु रूप से चलावें। हिटलर ने भी बड़े-बड़े कारखाने अपने कब्जे में कर लिये थे, तो वह नैशनलाइजेशन तो नहीं कहा जा सकता। जब आप नैशनलाइजेशन करते हैं तो मुसाफिरों के आराम कोऔर कम किराये को भी देखना आपका काम है। सभी माननीय सदस्यों ने यह कहा कि मोटर के काम में सरकार को मुनाफे की क्या जरूरत है। जब हमारे प्रान्त में मोटर विहिकिल्स ऐक्ट लागू है, रूल्स बने हैं, तो क्यों नहीं सारे प्रान्त के अन्दर प्राइवेट आपरेटर्स भी जनता को इस किस्म की सहूलियतें दें जो कि रोडवेज दे रही है? उनसे भी दिलवाई जावें। मैं यह सजेस्ट करूंगा कि सारे प्रान्त में प्राइवेट आपरेटर्स की यूनियन बने, डिस्ट्रिक्टवाइज बने और अगर डिस्ट्रिक्टवाइज नहीं बन सकती तो लाइन पर बने और जो इस काम को न करें उनके परमिट कैंसिल कर दिये जायं और एक स्टेज ऐसा आ सकता है जब माननीय मंत्री जी सारे ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज करें। उसके लिये आखिर तैयारी करनी है। तो यह काम था माननीय मंत्री जी का। माननीय मंत्री जी के व्यक्तित्व का जहां तक सवाल है उसमें मुझे आक्षेप करने की कोई बात नहीं है। लेकिन चाहिये यह था कि आप भू-दान यज्ञ वगैरह में काम करते, उसमें हम लोग भी मदद देते, ट्रांस्पोर्ट में कहां आप चले गये। माननीय मंत्री जी ने कहा कि मदनमोहन जी मजाक करते हैं। ठीक है यह गवर्नमेंट ही सारी मजाक की हो रही है। मिनिस्टर साहब खुद कहते हैं कि आंकड़ों की गलत छपाई हुई है। मुझे अफसोस है कि मंत्री जी मेरी बातों की सफाई नहीं दे सके।

हमारे एक मित्र माननीय भूपाल सिंह खाती जी ने कुछ बातें कह दीं। उन्होंने कहा कि मदन मोहन जी ने बड़ी गन्दी वकालत या कुछ ऐसा ही शब्द इस्तेमाल किया। मुझे दुख है। मैं तो उनकी वकालत कर रहा हूं। उपाध्यक्ष महोदय, उन्होंने भी पोलिटिकल सफ़ररर्स के नाम पर एक ठेले का परमिट लिया है जो कि पांच आदमियों के बीच म एक है। उसम भूपाल सिंह जी का भी १/५ हिस्सा है।

(श्री भूपाल सिंह खाती के खड़े होन पर)

श्री उपाध्यक्ष—क्या आप कोई पर्सनल एक्सप्लेनेशन देना चाहते हैं?

श्री भूपाल सिंह खाती—जी हां।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—उपाध्यक्ष महोदय, जो परमिट उन्हें मिली है वह पांच आदमियों के बीच एक है।

(श्री भूपाल सिंह खाती के खड़े रहने पर)

श्री उपाध्यक्ष—पर्सनल एक्सप्लेनेशन वह दे सकते हैं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—श्रीमन्, उनका कोई प्वाइन्ट आफ़ आर्डर नहीं है। मैं बैठा नहीं हूं। उपाध्यक्ष महोदय, उसी संस्था के माननीय भूपाल सिंह जी भी मेम्बर हैं जिसका मैं हूं। कम्पनी से उन्होंने कहा कि हमें एक फ़्री पास दे दो। कम्पनी ने कहा कि पास नहीं दे सकते हैं इसलिये उन्होंने कम्पनी के खिलाफ कहा। श्री बहुगुना जी ने पहाड़ की कुछ बातें कहीं। पहाड़ के बारे में मैं यह कहता हुं कि हमारे प्रान्त में जो मोटरें चल रही हैं उनमें हमारे पहाड़ की मोटरें सब से अच्छी तरह चल रही हैं। हमारे यहां जितने सिंगिल आपरेटर्स हैं उन्होंने एक पूलिंग सिस्टम पर कम्पनी बनायी है और रोडवेज से भी ज्यादा सहूलियत हमारे हयां पहाड़ में है। कुमायूं मोटर ओनर्स यूनियन के बारे में कुछ कहना यह तो उपाध्यक्ष

महोदय भी खाती जी की एक आदत सी हो गयी है। सारे प्रान्त में वह तो एक आइडियल चीज है। यह कहना कि साहब, वकालत करते हैं तो उपाध्यक्ष महोदय, जब मैं खड़ा होता हूं बोलने के लिये तो भूपाल सिंह जी उधर से खड़े होते हैं और मुझको ही अटैक करने की कोशिश करते हैं। अपनी-अपनी कमजोरी हर एक जानता है। मैं भी इस मामले में कुछ जानकारी रखता हूं और ट्रांस्पोर्ट के मामले को समझता हूं और हर चीज में चैलेंज करने के लिये तैयार हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे माननीय शिवनारायण जी ने भी कुछ बातें कहीं उनका क्या जवाब दूं। मैं आगरे का एक अखबार पढ़ रहा था। उसमें लिखा था कि माननीय मंत्री जी ने कह दिया है कि अगर रोडवेज की यूनियन बन गयी तो मैं खुदकशी कर डालूंगा। शायद उनके कहने का मतलब यह था कि रोडवेज के वर्कर्स परेशान क्यों हों, यह उनका उद्देश्य था। यानी अगर उनकी सारी मांगें पूरी हो जायंगी तो उनको यूनियन बनाने की क्या जरूरत। लेकिन मुझे अफसोस है, उपाध्यक्ष महोदय माननीय मंत्री जी को खुदकशी करनी पड़ेगी क्योंकि उनकी हालत सुधरने वाली नहीं है। और अगर उन्होंने खुदकशी कर डाली तो इस प्रांत में बड़ी गड़बड़ी मच जायगी। शिवनारायण जी तो हैं ही और भी बहुत से लोग हैं जो उम्मीद लगाये हैं। इसलिये मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी खुदकशी न करें। यूनियन को बनने दें उसको पनपने दें ताकि वह अपनी मांगें आपके सामने रखें। हम भी आपका साथ देंगे लेकिन अगर आप चाहें, आप तो यहीं कहते हैं लेकिन ट्रांसपोर्ट की जब कोई कमेटी वगैरह बनती है तो सारे के सारे कांग्रेस के लोग उसमें ले लिये जाते हैं। मैं तो कहता हूं कि ट्रांसपोर्ट इस प्रान्त की सब से बड़ी इंडस्ट्री है और इस इंडस्ट्री पर हमारे प्रान्त का आगे का निर्माण निर्भर करता है। पहले तो मैं माननीय मंत्री जी को सलाह दूंगा कि उन्हें कोई और डिपार्टमेंट लेना चाहिये और अगर यही उनके कब्जे में रहा तो मैं उम्मीद करता हूं कि अगले बजट के आने तक माननीय मंत्री जी इस डिपार्टमेंट को एक आइडियल डिपार्टमेंट बनायेंगे और हमारी पूरी हमदर्दी उनके साथ है। रोडवेज में कर्मचारियों में असंतोष है। कांग्रेस वाले कुछ करते नहीं हैं? हम उनका साथ न दें तो फिर कौन दे। पहले ड्राइवर को आप ६० रुपये पर रखते थे, अब ४५ रुपये पर रखना शुरू कर दिया। क्यों नहीं रोडवेज को आप परमानेंट कर देते। अगर उनकी नीयत ठीक है तो रोडवेज डिपार्टमेंट को परमानेंट कर दीजिये ताकि सब मजदूरों और कर्मचारियों को आराम पहुंचे।

श्री उपाध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान ७ के अन्तर्गत एक रुपये की कमी कर कर दी जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ)

श्री उपाध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ७—मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के करण व्यय (लेखा शीर्षक १२-मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय) के अन्तर्गत ८८,००,००० रुपये की मांग स्वीकृत की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

श्री उपाध्यक्ष—प्रश्न यह है कि संपूर्ण अनुदान ३१ के अधीन एक रुपये की कमी कर दी जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ)

श्री उपाध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३१—वाहनविभाग (लेखा शीर्षक ४७—विविध विभाग और ४४ उड्डयन) के अन्तर्गत ३,६८,४५,००० रु० की मांग स्वीकृत की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

अनुदान संख्या २८-लेखा शीर्षक ४२-सहकारिता

सहकारिता उपमंत्री (श्री मंगला प्रसाद)—मैं गवर्नर महोदय की सिफारिश से यह प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या २८—सहकारिता के आधार पर ऋणः—लेखा—शीर्षक ४२—सहकारिता के अन्तर्गत ६२,१४,६०० रुपये की मांग स्वीकृत की जाय।

श्रीमन्, मुझे सहकारिता के बारे में बहुत कुछ नहीं कहना है क्योंकि देश के सभी लोग उससे पूरे तौर पर परिचित हैं। सहकारिता के आन्दोलन में पिछले कुछ समय से काफी प्रगति हुई है। जो पुस्तक-विभाग की ओर से बांटी गई है उसके आंकड़ों को देखने से भी माननीय सदस्यों को यही मालूम होगा कि इस कारबार में काफी तरक्की हुई है। सहकारिता का कारोबार इस शताब्दि के प्रारम्भ में ही शुरू हुआ परन्तु सन् १९४७ से जो कार्य इस विषय में हुआ है उसमें पहिले से बहुत फर्क हो गया है। पहिले केवल ऋण समितियां हुआ करती थीं। उसके बाद बहुधंधी समितियां कायम की गयीं जिनका असर जनता के ऊपर काफी अच्छा हुआ इसके अतिरिक्त उनका काम भी काफी हुआ। आज कुछ लोग इसके खिलाफ आवाज उठाते हैं, यही नहीं बाहर के देशों में भी सहकारिता के खिलाफ कुछलोग होते हैं जिनमें कुछ तो बड़े-बड़े पैसे वाले हैं और कुछ वैस्टेड इंटरेस्ट वाले हैं लेकिन यहां (इस देश में) उतने आदमी उसके खिलाफ नहीं हैं। मैं तो यह कहूंगा कि हमारे देश की हालत सहकारिता के लिये बहुत ही अनुकूल और उपयुक्त है। सहकारिता जितनी इस देश के लिये उपयुक्त है उतनी और किसी देश के लिये मेरे ख्याल से नहीं है क्योंकि यहां गरीबी है, पैसे की कमी है, कैपीटल नहीं है इसलिये जरूरत इस बात की है कि हम थोड़ा-थोड़ा पैसा जमा करके बड़े से बड़े कामों को कर सकें, जिनको थोड़े पैसे वाले कर नहीं सकते हैं। इसलिये यह आवश्यक है कि हम सभी थोड़ा-थोड़ा धन जमा करके अपने देश की उन्नति करें और जितनी भी हमारी योजनायें हैं उनको सफल बनायें। सहकारिता पर कहने की बातें तो बहुत सी हो सकती हैं परन्तु समय बहुत कम है और थोड़ी देर बाद कुछ लोगों की नजरें इधर होंगी कि अब काफी देर हो रही है। फिर जवाब भी देना है इसलिये मैं उसके बारे में बहुत अधिक न कह कर पारसाल जो मैंने बजट के वक्त पर कुछ कहा था उसके सिलसिले में कुछ कह देना चाहता हूं। पारसाल मैंने यह कहा था कि थोड़े समय के अन्दर ही मैं कुछ सूद कम करने की कोशिश करूंगा। मैं माननीय सदस्यों की इत्तिला के लिये बतलाना चाहता हूं कि हमारे यू० पी० कोआपरेटिव बैंक ने अपने सूद की दर में जो कि सेंट्रल बैंक और डिस्ट्रिक्ट बैंक्स को दिया करते थे उसमें कमी कर दी है। इस बात की हमारी कोशिश हो रही है कि सेंट्रल बैंक या डिस्ट्रिक्ट बैंक्स जिस दर से अब तक रुपया दिया करते थे उसमें कमी कर दें और ७ फीसदी से अधिक पर रुपया वह सोसाइटी को न दें और वह फिर ९ फी सदी से अधिक पर जनता को न मिलें। ९ फीसदी भी बहुत अधिक है, कोशिश हमारी यह होगी कि आइन्दा चल कर इसको भी कम करें। हमारा लक्ष्य ६ फीसदी तक पहुंचने का है। मैंने पारसाल यह भी कहा था कि मैं यह कोशिश कर रहा हूं कि आडिट का काम अलग कर दूं जिसमें सही तरीके से सोसाइटी की गड़बड़ियों की जांच हो सके और जो इधर इधर इमबेजलमेंट और एकाउन्ट की गड़बड़ी दिखलाई पड़ती है वह दूर हो। उसमें भी हमें कुछ सफलता हुई है और हमें फाइनेंस डिपार्टमेंट के जरिये एक आदमी मिल गया है और अब आइन्दा से फाइनेंस डिपार्टमेंट उसकी देख-भाल करेगा। उसका रिआर्गनाइजेशन हो रहा है, कार्यवाही शुरू हो गयी है और मुझे आशा है कि जो थोड़ी बहुत स्लैकनेस एकाउन्ट में दिखलाई पड़ती है, गड़बड़ी सुनाई पड़ती है वह आइन्दा से आपको सुनाई नहीं पड़ेगी।

मैंने अपने दौरे में जहां कहीं मैं गया वहां यह देखा कि एलेक्शन के सिलसिले में अक्सर लोगों की शिकायतें रहा करती हैं। कोई कहता है कि एलेक्शन एक साल से नहीं हुआ, कहीं डेढ़ साल से नहीं हुआ, कहीं दो साल से नहीं हुआ और कहीं ऐसी बात हुई कि जो उनके चुनने वाले मेम्बर थे उनमें कहीं वृद्धि हो गयी है, कहीं घट गये हैं, इस तरह की चीजें काफी सुनाई पड़ती हैं जिससे उसका पालिटिक्स पर असर पड़ता है। तो कोशिश ऐसी की जा रही है कि आइन्दा ऐसी नौबत न आवे। अभी तक जो मेम्बर थे उनकी एक लिस्ट रहा करती थी जो वहीं जिले में रह जाती थी। अब कार्यवाही इस प्रकार की की जा रही है कि उसकी एक लिस्ट सूबे

के दफ्तर में भी आ जावे ताकि फिर उसमें कोई बदलाव का मौका न हो। इस तरह से एलेक्शन के बारे में जो थोड़ा बहुत तजुर्बा हुआ है उसकी बिना पर यह कोशिश हो रही है कि कुछ ऐसी चीजें बन जाय जिससे करीब–करीब फूल प्रूफ (Fool proof) एलेक्शन हो जाय और लोगों की जो शिकायतें रहा करती हैं वह न रहें।

कुछ लोगों की यह शिकायत भी रहा करती है कि यह आफिसर काम खराब कर रहा है, इनका यहां से ट्रांसफर कर दिया जाय, उनका वहां ट्रांसफर कर दिया जाय अब इसके लिये कुछ उसूल बना दिये गये हैं कि लोगों की पोस्टिंग कहां की जाय कैसे की जाय और क्यों की जाय। उसके हिसाब से सब की पोस्टिंग अगले महीने या मई से शुरू कर दी जायगी और उसके बाद ही ३० जून के लगभग एलेक्शन पूरे सूबे में हो जायगा जिसमें किसी को ऐसा मौका न हो कि नयी जगह पर आये हुए किसी असिस्टेंट रजिस्ट्रार, या किसी अफसर से दोस्ती करके या उनकी सिफारिश से काम कर सके। फिर नये ढंग से हम पूरे सूबे में नये वातावरण में काम कर सकते हैं। कंज्यूमर्स सोसाइटियों की हालत कंट्रोल के टूटने से कुछ खराब हो रही है लेकिन हमारी कोशिश है कि इनके लिये ऐसे साधन इकट्ठे किये जांय जिससे काम बराबर चलता रहे। इस सिलसिले में हमने टाटा से भी कुछ सामान अच्छे टर्म्स पर लेने में सफल हुए हैं और जो सामान हमें वहां से मिलेगा उसे हम देहात की सोसाइटियों को भी देंगे। इससे उनका लाभ होगा। इसके अलावा सिन्दरी फरटीलाइजर का काम जो कि अभी तक हमारे हाथ में नहीं था अब हमें ७ हजार टन मिल गया है जिसका वितरण हम सोसाइटियों के जरिये करने वाले हैं। इसके अलावा अभी तक हम कोयले का काम नहीं करते थे लेकिन अब कोयले का काम भी करेंगे और उसके जरिये बहुत से काम जो करने वाले हैं उन में से एक बड़ा काम यह है कि हम सूबे में १५ सौ भट्ठे खोलना चाहते हैं। इस वक्त हमारे दो सौ (२००) भट्ठे चल रहे हैं लेकिन हम तीन वर्ष के अन्दर करीब १५ सौ भट्ठे खोलना चाहते हैं अगर हमें कोयला मिलता रहे और जिसकी हमें आशा है कि वह मिलेगा तो हम एक बड़ा भारी परिवर्तन सूबे के अन्दर कर सकेंगे। जितने भी विकास के काम होते हैं उनमें ईंटों की जरूरत होती है और वे आज ३० और ४० रु० हजार के हिसाब से मिलती हैं लेकिन हमारी स्कीम के अनुसार हम २१ या २२ रु० हजार के हिसाब से उस मुकाम में देंगे जहां काम होगा। इसी तरह से हम बड़े-बड़े कारखानों से भी बातचीत कर रहे हैं क्योंकि हमारी ऐसी हैसियत है कि हमारे पास ३६ हजार सोसाइटियां हैं। तो जिसके पास हजारों बड़ी-बड़ी दूकानें हों या हजारों सीड स्टोर हों और वितरण करने की आसानी हो उस से बातचीत करने के लिए वे (बड़े कारखाने वाले) मजबूर होंगे तथा उनको हमें अच्छे टर्म्स देने होंगे। लेकिन अब तक हमारा ध्यान इस तरफ नहीं था इसलिये हम कंट्रोल के झगड़े में पड़े रहे और दूसरी तरफ ध्यान नहीं दिया, अब दूसरी तरफ ध्यान देंगे और आशा है कि हम उसमें पूरे कामयाब होंगे। अब मैं और थोड़ी सी बातें भी बताना चाहता हूं कि उनमें हम क्या करने वाले हैं। एक तो जरूरी काम जो हम करने वाले हैं वह यह है कि सूबे के अन्दर हम बहुत से बीज भंडार बनाने वाले हैं। अभी तक इन की संख्या ९५० है लेकिन इनसे हम पूरे तौर से सूबे की सेवा नहीं कर सकते हैं। हम चाहते हैं कि ३ या ४ वर्ष के अन्दर हम इतने बीज भंडार अपने यहां बढ़ायें और खास कर ए क्लास के बीज बढ़ायें जिससे हम तमाम सूबे को बीज पूरे तौर से दे सकें। इसमें काफी रुपये की आवश्यकता होगी करीब १७ करोड़ रुपया ३ या ४ वर्ष में खर्च होगा। लेकिन जो हमारी स्कीम है अगर वह कामयाब हो गयी तो इससे भी बहुत कम पैसों में काम चल जायेगा। हम इस पर सोच रहे हैं और एक्सपेरीमेंट के तरीके पर काम करने वाले हैं। हम चाहते हैं कि हर एक गांव में लोग शेयर होल्डर बनें यानी गांव में हर एक आदमी कम से कम १० सेर अनाज का शेयर होल्डर बन जाय। वह अपने ही गांव में किसी माननीय व्यक्ति के पास इसे जमा कर दे फिर हम सब को इकट्ठा करके उसी गांव में उसका वितरण कर सकें। अगर इस कार्य में हम कामयाब हो गये तो शायद जितना खर्चा हमने सोचा है उससे कम में काम हो

[श्री मंगला प्रसाद]

जायेगा। हम यह समझते हैं कि हमारी तरक्की खास कर गांवों में तब तक मुमकिन नहीं है जब तक हम लैंड मार्गेज बैंक न खोलें और काफी तादाद में उद्योग-धंधे न खोलें। अगर हम उनकी फाइनेंशियल मदद कर सके तो हमारे काम में काफी प्रगति हो सकती है।

इसलिये हम यह भी चाहते हैं कि लैन्ड मार्गेजेज बैंक्स चारों तरफ खोलें एक दिन मेरे दफ्तर में मद्रास के कोआपरेटिव इन्श्योरेन्स के कुछ लोग आये और उन्होंने मुझसे कहा कि हमारी मदद कीजिये। अपने सूबे में हम इसको क्यों न चलायें, यह बात मुझे फौरन स्ट्राइक हुई। जहां साढ़े छः करोड़ की जनता और २८ लाख हमारे मेम्बर हैं और कई हजार कर्मचारी हैं तो हम क्यों न अपने इस काम को शुरू करें और इस तरह के कैपिटल से हम अपने यहां नई योजना क्यों न जारी करें। अमेरिका की तरक्की इन्श्योरेन्स के रुपये से हुई थी। हमारे यहां भी इन्श्योरेन्स का ठीक तरह से काम हो तो हमारे पास काफी रुपया इकट्ठा हो जायेगा और उसके जरिये से हम और कामों में काफी तरक्की कर सकते हैं और यह रुपया हम देहात के लोगों से लेना चाहते हैं। १ सौ २ सौ, ५ सौ या ७ सौ का उनको इनश्योर कर लें और उन्हीं लोगों के हाथ में इसका प्रबन्ध सौंप दें तो इसमें वे काफी दिलचस्पी लेंगे और इस तरह से उनकी उन्नति भी हो जायगी। एक काम हम और एक्सपेरीमेंट के रूप में करना चाहते हैं। और वह मद्रास में काफी कामयाबी के साथ चल रहा है, वह है वेयर हाउसेज के बारे में। हमारे गांव के लोग जो सामान पैदा करते हैं उनके डिस्ट्रिब्यूशन और वितरण का कोई प्रबन्ध नहीं है। वह बेचारे दूसरों के चक्कर में पड़ जाते हैं और इस तरह से झगड़े में पड़ कर वह सस्ते में अपना माल मार्केट में दे देते हैं। तो इस दिक्कत को दूर करने के लिये और उनका माल उचित दाम में बिकवाने के लिये हम जगह-जगह पर वेयर हाउसेज (Ware Houses) बनायें और उनका सामान उसमें जमा करें और उनका हिसाब-किताब करके ४० या ५० फ़ीसदी कीमत दे दिया जायेगा और माल बिक जाने पर उनको पूरा दाम दे दिया जायेगा। इस प्रकार की योजना चलाने की कोशिश हम कर रहे हैं। इस में रिजर्व बैंक भी काफी सहायता करने वाला है। सरकार की तरफ़ से कुछ रुपये मिले थे जिनसे हम ट्यूबवेल्स बना रहे हैं। हमारे ट्यूबवेल्स १४, १५ हजार रुपये में बन जाते हैं हमें ३०० ट्यूबवेल्स जून तक बनाने हैं उसमें ८० बना चुके हैं और बकिया गालिबन हम जून तक बना लेंगे। हम यह भी कोशिश कर रहे हैं कि हमारे जितने कर्मचारी हैं और हमारे डाइरेक्टरर्स हैं उनसे हम आशा करते हैं कि वे सहकारी बैंक्स में थोड़ा रुपया जमा करने और करवाने की कोशिश करें। हम यह आदत डालना चाहते हैं कि जिनके पास रुपया है वह बैंक में १०, २०, ३० या ५० रुपया जमा करें और यही बात हम किसानों से भी कहना चाहते हैं कि वह इस तरह से रुपया जमा करें और फिर बाद में जरूरत पड़ने पर वापस लें। मैं समझता हूं कि इस काम में अगर हम ज्यादा तेजी से आगे बढ़ें तो थोड़े दिनों के अन्दर हमारी जो पैसे की दिक्कत है वह दूर हो जायगी फिर हम काफी रुपया गांव में खर्च कर सकते हैं और किसानों को भी दे सकते हैं।

हम यह भी चाहते हैं कि सोसाइटीज की तादाद हमारे यहां काफी बढ़े। ३६,००० हमारी सोसाइटीज हैं और हम करीब १/४ गांवों में पहुंच सके हैं। हम चाहते हैं कि कोई गांव ऐसा न बचे जिसमें हमारी सोसाइटी का कुछ न कुछ काम न हो।

कंसोलिडेशन आफ होल्डिंग ऐक्ट आपके सामने आ रहा है। उसके बनते ही हमारी कोआपरेटिव फार्मिंग बहुत जोरों से चल सकती है। कई प्रकार की कोआपरेटिव फार्मिंग्स होती हैं। ऐसी भी हैं जिनमें कि किसान की जमीन उसके हाथ में रहेगी, पैदावार का वही मालिक होगा खाली जो मीन्स आफ प्रोडक्शन हैं उस सबको इकट्ठा करके वे कारोबार कम खर्चे में चला सकते हैं। इससे लोगों की दिक्कतें दूर हो सकती हैं। डेनमार्क में यही प्रथा सफल हुई है।

सहकारिता की प्रगति की लिये प्रोपेगेंडे की बहुत जरूरत है। मैं साथियों को खास तौर से धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने मेरे इस काम में काफी हाथ बटाया। आज इस सूबे में जहां कहीं

देखो इसकी चर्चा होती है और पार्लियामेंट के मेम्बरों में भी इस बात का जिक्र होता है कि कोआपरेटिव का काम यू० पी० में अच्छा हो रहा है । एक बड़े अमीर आदमी, मिल मालिक मेरे पास आये उन्होंने कहा कि अब तो कोआपरेटिव का ही काम चलने वाला है। उन्होंने कहा कि हमें बताइये कि कैसे कोआपरेटिव में शामिल हो सकते हैं। यह प्रेस वालों की वजह से, हमारे स्टाफ की और माननीय सदस्यों की मदद से काम हो सका है। इसके लिये मैं उनको धन्यवाद देता हूं क्योंकि उनकी मदद के बिना यह काम चलने वाला नहीं था अब भी अगर इस नेक काम में तरक्की करनी है और अगर हम चाहते हैं कि २० वर्ष का काम ५ वर्ष में करें तो हमें सहकारिता को बढ़ाना होगा तभी हम सफल हो सकते हैं। मैं यह मानता हूं कि अभी बहुत सी कमियां हैं,बहुत सी कमजोरियां हैं लेकिन उन सबको दूर करने के लिये सबके सहयोग की आवश्यकता है । शायद किसी को यह शिकायत मुझसे नहीं हो सकती कि मैंने किसी से मदद लेने में हिचकिचाहट की या रुकावट डाली चाहे वह किसी पार्टी से सम्बन्ध रखता हो। उनको मैंने एनकरेज ही किया है। मैं अपील करूंगा कि सब इस नेक काम में मेरी मदद करें।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)––माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस अनुदान में एक रुपये की कटौती का प्रस्ताव उपस्थित करता हूं। श्रीमन्, जैसा कि माननीय मंत्री जी ने अभी बताया यह सही है कि उनकी इच्छा और उनके मुख से जो बातें निकला करतीं हैं वे सहयोग की हुआ करती हैं। मगर सहयोग की बातें होते हुये सहयोग नहीं हो पाता। मैं चाहता हूं कि इस पर हम इस सदन में जरा विचार करें। अपने भाषण में दो मुख्य बातें माननीय मन्त्री ने कहीं एक बात तो उन्होंने यह कही कि चुनाव में बहुत गड़बड़ियां हुआ करतीं हैं और अक्सर लोग शिकायत करते हैं जिससे कोआपरेटिव की उन्नति नहीं हो रही है। दूसरी बात उन्होंने कही कि कंट्रोल उठाने के बाद कंज्यूमर्स सोसाइटीज धीरे-धीरे टूटने जा रही हैं। अगर तमाम बातों को छोड़ दें और जितने फीगर्स उन्होंने रक्खे हैं कई लाख के उनके ऊपर न जांय और अगर हम यह मान लें कि उनकी तमाम बातें सही हैं तो क्यों कंट्रोल के टूट जाने के बाद कंज्यूमर्स कोआपरेटिव सोसाइटियां टूटने लगीं और क्यों जनता को बराबर शिकायतें हुआ करती हैं? इस पर हम जरा मनोवैज्ञानिक ढंग से विचार करें तो अच्छा है। मुझे खुशी है कि यहां पर हमारे सम्मानित मन्त्री विचित्र नारायण जी भी हैं और यहां पर कुछ बातें उन्होंने भी कही हैं। एक तो सबजेक्टिकली (भावगत जगत) यह होता है कि सब लोग ईमानदार हों, सब में साहस हो और जोखिम उठाने की क्षमता हो लेकिन एक दूसरी बात भी आबजेक्टिव (वस्तु-स्थित) होती है कि कुछ ऐसी परिस्थितियां होती हैं जिनमें मनुष्य को बेईमानी करने की गुंजायश नहीं रहती। तो जब हमारे तमाम सम्मानित मन्त्रीगण इस सदन में बराबर कहते हैं कि हमारा नेशनल करेक्टर (राष्ट्रीय चरित्र) गिर गया है तो इस बात के जानते हुये भी क्यों नहीं ऐसी व्यवस्था की जाती जिससे गिरे हुये नेशनल करेक्टर के रहते हुये भी लोग बेईमानी न करें। आज जहां २०–२० वर्ष की पुरानी सोसाइटीज मृत रूप में काम कर रही हैं वहां यह भी साथ साथ रहे कि चेयरमैन किसी सोसाइटी का २०–२५ वर्षों से वही होता जाय और तमाम तिकड़में अपने को चैयरमैन बनाने के लिये करे और उसके जो छोटे-छोटे कर्मचारी हैं वे भी इसके लिये कोशिश करें तो यह तो अच्छी बात नहीं है और सरकार ने इसके लिये कोई प्रयत्न नहीं किया है। मैं चाहता हूं कि विधान के अन्दर कोई ऐसी तब्दीली की जाय जिसमें यह हो जाय कि जो कोई व्यक्ति चेयरमैन हो वह दो वर्ष से ज्यदा कोआपरेटिव का चेयरमैन नहीं रह सकेगा। जब यह पता चल जायगा कि वह दो वर्ष से ज्यादा नहीं रह सकेगा तो ईमानदारी से काम करेगा ताकि फिर आ सके। दूसरी बात है माननीय मन्त्री जी स्वत: दबी जबान से कबूल करते हैं कि कोआपरेशन का जो आधार है उसकी तरफ जनता में प्रेरणा नहीं है। चाहे इनकी संख्या कुछ लाख और कुछ हजार हो लेकिन साढ़े छः करोड़ की आबादी है उसमें कितने प्रतिशत कोआपरेटिव के जरिये से काम करते हैं। और चाहे राजनीतिक, चाहे सामाजिक और चाहे आर्थिक ढंग हो

[श्री राजनारायण]

सहकारिता के भाव से लोग कार्य नहीं करते और यही कारण है कि सन् १९०५ से चलता हुआ यह पुराना सहकारी आन्दोलन अपनी मृत प्राय अवस्था से उभर नहीं पाया है।

एक बात जो मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे बहुत से मित्र यहां हैं। शिवनारायण भी हैं और बहुत से लोग हैं। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि हमारी जो सबसे बड़ी बाधा कोआपरेटिव मूवमेंट में वह है हमारे यहां जाति पांति की प्रथा तथा उस भावना की वृद्धि। मैं साफ तौर से बताना चाहता हूं कि हमारे पास रिपोर्ट आई है कि मिर्जापुर बनारस से लगा हुआ और इन दोनों के बार्डर पर शाहंशाहपुर में कोआपरेटिव खेती होती है लेकिन वह बिल्कुल जातीय आधार पर विकसित नहीं होती है। जो पिछड़ी हुई जातियां हैं वह तो काम करती हैं और खेत में हल चलाती हैं, कुदाल गोड़ती हैं मगर जो अपने को ऐसा समझ बैठे हैं कि हल चलाना हमारा काम नहीं है वह कुछ नहीं करते। हमारा हिन्दुस्थान ही एक ऐसा देश है जिसमें ऐसे लोग भी हैं, ऐसी जातियां भी हैं जो यह मानती हैं कि हल चलाना उनका काम नहीं है। लेकिन यह सब होते हुये भी हमने इधर कोई ध्यान नहीं दिया है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि सरकार इस ओर प्रयत्नशील हो और निकट भविष्य में अगर वह इस विषमता को दूर करने का प्रयत्न नहीं करती तो हमारा देश बहुत जल्दी अंधकार में चला जायगा। मैं गांधी जी का एक कोटेशन पढ़ना चाहता हूं। गांधी जी ने कहा है:—

"The secret of successful co-operative effort is that the members must be honest and know the real merit of co-operative and it must have definite progressive goal. Thus holding a certain sum of money in Co-operative for the sake of making more money by charging exhorbitant rates of interest is bad goal. But Co-operative Farming or Dairing is undoubtedly a good goal promoting national interest."

[सफल सहकारी उद्योग का रहस्य यह है कि उसके सदस्य ईमानदार हों और सहकारी संस्था के वास्तविक गुणों को समझें और उसका निश्चित प्रगतिशील लक्ष्य होना चाहिये। इस प्रकार जब सहकारी संस्था में रुपया बढ़ाने के लिये रखा जाय तो ब्याज की अत्यधिक दर रखना बुरा लक्ष्य है। किन्तु सहकारी ढंग पर खेती करना या दुग्ध का व्यवसाय करना निःसन्देह अच्छे लक्ष्य हैं जिनसे राष्ट्रीय हित की उन्नति होती है।]

क्या यह गवर्नमेंट गांधी जी की इस कसौटी पर ठीक उतरती है। जब मैं इस कसौटी पर इसको देखता हूं तो यह मालूम होता है कि सरकार का गोल (लक्ष्य) बैड (खराब) हो गया है। मैं इस सम्मानित सदन के माननीय सदस्यों को यह दिखलाना चाहता हूं कि माननीय मन्त्री जी ने कह दिया कि हमने रेट आफ इन्टरेस्ट (ब्याज की दर) घटा दिया है। उत्तर प्रदेश में कोआपरेटिव के जरिये से १५ फीसदी रेट आफ इन्टरेस्ट लिया जाता था। दुनियां के किसी भी हिस्से में और किसी भी देश में और किसी भी सूबे में इतना हाई रेट (ऊंचा ब्याज दर) नहीं था। अब उन्होंने कहा कि इसको ९ फीसदी कर दिया है। मैं माननीय मन्त्री जी को यह बतलाना चाहता हूं कि मद्रास में ६। से ६॥ तक है, बम्बई में ६। है, उड़ीसा में ८ है, पंजाब में ६ है, मध्यभारत में ९ है, मैसूर में ७ है, हैदराबाद में ६। है और हमारे उत्तर प्रदेश में १०॥ से १५। तक है। हमारा प्रान्त तो बहुत प्रान्तों से पीछे रह गया है। बिहार, मद्रास और बम्बई को आप देखें कि वहां पर क्या रेट उन्होंने रखा है। इन तमाम सूबों में कम रेट आफ इन्टरेस्ट रखा गया है। तो हमारी यह सरकार जो कोआपरेटिव के मामले में बहुत प्रयत्नशील अपने को कहती है वह इतना हाई रेट क्यों रखती है। जब सरकार इतना ज्यादा उन गरीब किसानों से लेगी तो फिर वह कैसे अपना काम कर सकते हैं। श्रीमन् बातें तो बहुत थीं लेकिन मैं एक दो जरूरी बात इस रिपोर्ट में हैं उनको ही आपकी खिदमत में पेश करना चाहता हूं। उत्तर प्रदेश के लिये इसमें लिखा है कि:

"Thus the immediate need in our State is to lower down the borrowing as well as lending rate. The Gadgil Committee in 1945 set limits of 6 1/4

per cent and 4 per cent. for Current and development finance, to the primary societies which seems impossible till the Central Banks are so reorganised that they become in a position to attract more deposit at cheaper rates."

[इस प्रकार हमारे राज्य में तत्काल आवश्यकता इस बात की है कि उधार लेने या ऋण देने की दरें कम हों। १९४५ में गाडगिल कमेटी ने प्रारंभिक सोसाइटियों के लिये चालू और अर्थ-विकास के लिये ६ १/४ फीसदी और ४ फीसदी की सीमा रखी थी, यह तब तक असंभव है, जब तक कि सेंट्रल बैंक इतन संगठित न हो जांय कि वे सस्ती दरों पर अधिक डिपाजिटों की आकृष्ट करनें की स्थिति में हों।]

इसमें जो सिफारिश की है वह यही है कि ६। से ४ परसेन्ट तक रेट होना चाहिये। सन् १९४५ ई० में गाडगिल कमेटी ने निश्चय के साथ सरकार से यह निवेदन किया था कि ४ फीसदी से लेकर ६। फीसदी तक रेट कर दिया जाय। अब माननीय मन्त्री जी ९ फीसदी करते हैं तो फिर किस तरह से कोआपरेटिव में सफलता प्राप्त हो सकती है। मैं यह समझता हूं कि वह उनकी आशा केवल दुराशा मात्र है।

श्रीमन्, अभी हमारे यहां माननीय मुख्य मन्त्री जी की अध्यक्षता में कोआपरेटिव का एक जलसा हुआ था। सहकारी विभाग के उसमें सभी लोग इकट्ठे हुए थे। उसमें स्वागताध्यक्ष ने कुछ बातें कहीं थीं। मैं उनको ही आपके सामने रखना चाहता हूं। उस सहकारी विभाग के जलसे में रिजर्व बैंक के भी प्रतिनिधि आये थे। तो उसको भी मैं आपकी खिदमत में रखना चाहता हूं। रिजर्व बैंक करीब १२।। करोड़ रुपया देता है जिसको खेती के उद्योग में आसानी से लगाया जा सकता है। उन्होंने उस पर आपत्ति की है और मैं उसको यहां पर रखता हूं। उस १२।। करोड़ रुपये में से हमारे उत्तर प्रदेश को केवल २०, २५ लाख मिलता है जब कि मद्रास को ४ करोड़ और बम्बई को ५ करोड़ रुपया दिया जाता है। जब इतनी भारी रकम उन प्रदेशों को दी जाती है तो यह हमारा प्रान्त जो कि सारे देश का पांचवा हिस्सा है उसको केवल २०–२५ लाख रुपया ही क्यों मिलता है। इससे यह मालूम होता है कि यहां पर कोई कोआपरेटिव की योजना नहीं है। माननीय मंत्री जी समय-समय पर यहां पर सहयोग की बात करते हैं लेकिन उनको कार्यरूप में परिणत करना कुछ कठिन मालूम होता है। एक बात माननीय स्वागताध्यक्ष जी ने कही कि अगर यह ३, ४ तरीके से काम किया जाय तो सहकारी विभाग में ज्यादा काम हो सकता है। वह इसके खिलाफ हैं कि कोआपरेटिव के कर्मचारी प्लानिंग विभाग में मिला दिये जांय। क्योंकि उस दशा में कर्मचारी अपना सारा ध्यान सोसाइटीज के तरक्की करने के लिये नहीं दे सकते। दूसरी कमी बतलायी कि सोसाइटी इस वजह से तरक्की नहीं कर पाती कि उनके सुपरवाइजर बहुत ज्यादा काबिल नहीं होते हैं। वह किसी पार्टी विशेष की लोगों की सिफारिश पर रखे जाते हैं। इसके विषय में मैं आपको एक भट्ठे की बाबत निवेदन करना चाहता हूं जहां-जहां कोआपरेटिव भट्ठे खुले हैं वहां पर जो सुपरवाइजर्स हैं या जो छोटे कर्मचारी हैं वह सब किसी न किसी वहां के पदाधिकारी के लगाये हुये रिश्तेदार वगैरा ही होते हैं। अगर आपको कोआपरेटिव भट्ठे सही मानों में देखना है तो आप अदलतरा गांव में जा कर देखें जहां पर वहां के लोगों ने स्वयं यह मूवमेंट अपना चलाया है और वह ईंट बना रहे हैं और कई लाख ईंट वह बना चुके हैं लेकिन दुख की बात है कि उनको कोयला नहीं मिल रहा है बड़ी जातियों वाले उन लोगों पर जुल्म ढाते हैं और उन्होंने यह तय कर लिया है कि अगर वह चाहते हैं कि कम रेट लेकर वह उनका काम करते रहें तो वह अब नहीं करेंगे और वह महज अपने इनिशियेटिव (प्रेरणा) पर ईंट बना रहे हैं लेकिन अगर सच्ची प्रेरणा से कोई सहकारी कार्य करता है तो उसको प्रोत्साहित नहीं किया जाता है।

श्री रामस्वरूप गुप्त (जिला कानपुर)––उपाध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले तो माननीय मंत्री जी को और इस विभाग के कर्मचारियों को बधाई देना चाहता हूं इस विभाग

[श्री रामस्वरूप गुप्त]

के कार्य के लिये। जैसा कि बजट के अंकों से स्पष्ट दिखलाई देगा कि इस विभाग में जितनी भी फ़ज़ूलखर्ची थी वह इस साल के बजट में कम की गई है और साथ में जहां आवश्यकता थी वहां उसके लिये रुपया ज्यादा भी रखा गया है। इसका बजट गत वर्ष ७१ लाख ९२ हजार का था और इस साल का बजट ६२ लाख १४ हजार का है। इस तरह से इसमें कमी की गई है। सब से यह अधिक बधाई की बात है क्योंकि जहां भी अपव्यय हो रहा है उसे कम करने की जरूरत है और इस विभाग ने उस काम को किया है। साथ में ५०,००० रुपये की बढ़ोत्तरी भी इस विभाग ने की है स्टाफ़ की ट्रेनिंग के लिये। ताकि अच्छे कर्मचारी सूबे में सहकारी विभाग के लिये मिल सकें। अभी अभी विरोधी दल की ओर से जो बातें कही गई हैं मैं समझता हूं कि वह शायद अंकों की गलत फ़हमी के कारण से ही उठाई गई हैं। दूसरे प्रदेशों की जो ब्याज की दर ५, ६, ७ फीसदी की बतलाई गई है वह ब्याज की दर सोसाइटीज के लिये है जिनको सेंट्रल कोआपरेटिव बैंक से जिस दर पर सोसाइटीज को कर्जा दिया जाता है। इंडिविजुअल मेम्बर्स के लिये ९ फीसदी की या उससे कम की दर किसी भी प्रदेश में नहीं होगी और ९ फीसदी के ब्याज की कोई ऐसी व्यवस्था नहीं है कि जिसके लिये श्री राजनारायण जी ने यहां तक आपत्ति की कि सोसायटियां मर जायंगी। ९ फीसदी का ब्याज देहात में एक नीची दर का ब्याज है।

सहकारी विभाग के बजट की मांग के सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश विधान सभा में २४ मार्च को श्री रामस्वरूप गुप्त ने कहा कि कोआपरेटिव सोसाइटीज के बारे में मैं यह कहूंगा कि यह ठीक है कि जो बहुत सी सोसाइटियां पैदा हो गई थीं वह सिर्फ इसलिये कि कंट्रोल की चीजें उनको दी जाती थीं सहकारी सोसाइटी के नाम पर और वह फेल हो गईं, लेकिन इसके मानी यह हैं कि सहकारी समितियों की सच्ची उन्नति तो उसकी स्वाभाविक उन्नति से ही होगी। जहां लोग स्वयं सोसाइटियां बनायें और उनमें उसके भाव हों और काम करें वहीं पर सोसाइटीज उठ सकती हैं और उनको आगे बढ़ाने की हमें कोशिश करना चाहिये।

आज जो सोसाइटियां बनाई गई हैं और जो जिलों में इनटेन्सिव ब्लाक बना रखे हैं वहां ३०, ३०–४०, ४० गांवों की एक कोआपरेटिव यूनियन बना रखी है लेकिन जो गांव वाले स्वयं सोसाइटी बनाना चाहें उनके लिये कोई इन्तजाम नहीं है यह आवश्यक है कि हम उनको भी कोआपरेटिव सोसाइटी बनाने दें और उनको भी वही सुविधायें दें बीज वग़ैरह की जो कोआपरेटिव या यूनियन ब्लाक को देते हैं। एक सुझाव मैं यह करूंगा कि कंज्यूमर्स कोआपरेटिव सोसाइटी बनाने की शिक्षा हमें स्कूल कालेज के विद्यार्थियों को देना चाहिये और शिक्षा विभाग और कोआपरेटिव विभाग के इंसपेक्टर्स को हमें आदेश देना चाहिये कि हायर सेकेंडरी स्कूलों और इन्टर डिग्री कालेजों में इसको प्रोत्साहन दें कि वहां भी कन्ज्यूमर्स कोआपरेटिव सोसाइटीज बनाई जांय। इसी तरह से पाठ्यक्रम में भी सहकारिता का विशेष पाठ होना चाहिये और यह तत्काल करना चाहिये।

मेरा एक सुझाव और है वह यह कि एग्रीकल्चर फार्मिंग सोसाइटी की हमारे सूबे में कम से कम संख्या है। जहां मलटीपरपज सोसाइटीज की हजारों की संख्या है और ब्लाक यूनियनें भी बहुत अधिक हैं। परन्तु कोआपरेटिव फार्मिंग सोसाइटीज की संख्या तो उंगली पर गिनने लायक ही है और हमें अपने यहां कोआपरेटिव फार्मिंग सोसाइटीज का रूप ही बदलना पड़ेगा। अभी हम किसान से कहते हैं कि वह अपनी जमीन हमारी सोसाइटी में दे दे और फिर तुम्हारा कोई अधिकार बाकी न रहेगा और इसी वजह से कोई जमीन नहीं देता है। अगर उनका यह रूप हो कि जमीन तुम अपने पास रखो और खेती करो लेकिन जिन बातों में बहुत से किसान मिल कर

सहकारिता कर सकते हैं जैसे बीज की खरीद है, मेन्योरिंग है, पानी का प्रबन्ध है, औजारों की खरीदारी है, उपज को बेचने का काम है इन सब में तो सहकारिता वह कर सकते हैं। और इसके आधार पर कोआपरेटिव सोसाइटी बनायी जाय तो हमारे प्रान्त का किसान बहुत बड़ी संख्या में सहकारिता आन्दोलन में आ जायगा और उससे वह लाभ उठायेगा।

श्री भगवती प्रसाद शुकल (जिला बाराबंकी)--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, पूर्व इसके कि मैं माननीय मंत्री जी को इस कोआपरेटिव मूवमेंट के सिलसिले में अच्छा कार्य करने के लिये धन्यवाद दूं मैं निश्चय ही यह बात कहना चाहता हूं कि उनके विभाग का कार्य जिस रूप में होना चाहिये और जितनी हम सब को आशा उसकी उन्नति के लिये और शीघ्र उन्नति के लिए, द्रुत गति से चलने की है वह नहीं हो रही है। उसका जो विशेष कारण है वह मूल सिद्धान्तों के ही खिलाफ मेरे विचार से हो रहा है। यदि हम कोआपरेटिव मूवमेंट को देखें जहां से यह प्रारम्भ होता है, रासडेल, जहां पर मुट्ठी भर निवासियों ने इस आन्दोलन को चलाया और इसको यह रूप दिया जो कि आज संसार के सामने एक आदर्श आन्दोलन के रूप में है, और अपने देश के इस आन्दोलन को देखें तो जहां वह आन्दोलन पहले नीचे से चलता था आज यह आन्दोलन ऊपर से चलता है। पहले ग्रामवासी स्वयं ही एक संस्था बना कर उसे कोआपरेटिव की लाइन पर अपनी जरूरत की चीजों के लिये उसे चलाते थे और आज का यह कोआपरेटिव मूवमेंट सरकारी कर्मचारियों के द्वारा ही लदा हुआ है। आज जो संस्थाएं बनती हैं, सहकारी संस्थाएं, वह गांव से स्वयं नहीं निकलतीं। उन्हें सरकारी अधिकारी जाकर बनाते हैं। इस प्रकार सिद्धान्तों का ही एक बहुत बड़ा भेद हो गया है और इसी कारण से मेरे विचार से जिस तीव्र गति से सहकारी आन्दोलन को हमारे प्रान्त में चलना चाहिये वह नहीं चल रहा है। निश्चय ही इस आन्दोलन में आज गति आयी है जैसा कि दो एक साल में जाहिर हुआ है। लेकिन फिर भी यथेष्ठ प्रगति नहीं हुई है।

(इस समय ४ बजे श्री अध्यक्ष पुनः पीठासीन हुए।)

सब से ज्यादा जो सफलता हुई है वह गन्ना मार्केटिंग यूनियनों के संगठन के कार्य में हुई है। हमने देखा कि १९५०-५१ में जितना गन्ना मिलों को दिया गया उसका ८८ फीसदी गन्ना यूनियनों के द्वारा दिया गया। और १९५१-५२ में देखा कि पूरे गन्ने का ९१ फी सदी उन्हीं यूनियनों द्वारा दिया गया। तो दरअसल जिस तरह से गन्ना की यूनियनों का काम हो रहा है कि ९१ फी सदी गन्ना उन्हीं के द्वारा बेचा गया इस तरह से जब हमारे राज्य की सहकारी संस्थाएं कार्य करने लगेंगी तो हम समझेंगे कि दरअसल सहकारी आन्दोलन ने तरक्की की है और कुछ कार्य किया है।

बीज गोदामों की संख्या १९५१-५२ में बराबर रही है। कोई उसमें वृद्धि नहीं हुई है। दरअसल जो बीज गोदाम आज देहातों में हैं बिल्कुल सुपरवाइजरों के हाथ में हैं। वह जो डाइरेक्टर्स होते हैं। उसका एक मैनेजिंग डाइरेक्टर होता है। लेकिन जैसा कि मने कहा कि आफिशियल्स का इतना बड़ा बोझ है कि सब कुछ सुपरवाइजर के ही हाथ में है। और उसका नतीजा यह है कि बीज गोदाम के मुलाजिमों में एक अच्छा खासा ऐसा प्रतिशत है जो एम्बेजेलमेंट करते हैं और झूठी इंट्रीज वहां की जाती हैं। वहां जंजीरें की एक प्रथा सी है कि जो आदमी बीज लेता है उसकी दो आदमी जमानत करते हैं। होता असल में ऐसा है कि गांव में जो होशियार लोग होते हैं वह जाकर बीज ले आते हैं और दो फर्जी नाम जामिनदारों के हो जाते हैं। जो

[श्री भगवती प्रसाद शुक्ल]

गल्ला लेकर आते हैं वह गल्ला देते नहीं। जो अन्य जिम्मेदार व्यक्ति होते हैं उनसे गल्ला वसूल किया जाता है। नतीजा यह होता है कि इसके लिये बड़ी चीख पुकार होती है, एक परेशानी होती है और इन गल्ले गोदामों का नाम बदनाम होता है और सहकारिता बजाय उन्नति करने के इस तरह से बदनाम होने के कारण अवनति के पथ पर चल पड़ती है। अब हमें, यह जो गल्ला गोदामों में एम्बैजिलमेंट हो रहा है, जो पैसे का हिसाब ठीक से नहीं रखा जा रहा है उसके लिये ध्यान देना चाहिये। ताकि इनकी संख्या बढ़े।

जहां तक सहकारी समितियों की संख्या की बात है, ३६,१७९ सहकारी समितियां हैं जिनकी कि सदस्य संख्या २८,४४,००० है। अगर हम अपने प्रान्त की जनसंख्या को देखें तो गांव में ५,४५,९०,०४३ व्यक्ति रहते हैं हम देखेंगे कि इस मूवमेंट के जहां तक गांव में जाने की बात है वह एक प्रकार से नगण्य है। इसमें बहुत बड़ा कार्य करने की जरूरत है और तभी हम इसको उन्नति के मार्ग पर ले जा सकेंगे और प्रत्येक ग्रामवासी तक पहुंच सकते हैं।

हम यह भी देखते हैं कि गांवों में जैसे पहले महाजन हुआ करते थे, आज भी महाजन हैं, जो कि एक बहुत बड़ी रकम ब्याज के रूप में लेते हैं। वह आध आने से लेकर दो आने प्रति रुपये तक होता है। गांव वालों को कोई त्राण उनसे नहीं मिल सका है जब तक कि सहयोगी समितियों द्वारा कोई कर्जा देने की व्यवस्था न की जाय और परगने या तहसीलों में आफ़िसेज़ बैंक के न बनाए जाँय। जो यूज़री थी, जो अधिक ब्याज लेने की प्रथा थी वह तभी दूर हो सकेगी।

एक नया लेजिस्लेशन चकबन्दी का आने वाला है। इसमें भी बड़ा महत्त्वपूर्ण कार्य इन सहकारी समितियों द्वारा किया जा सकता है और यदि हम उन्हें चलाएं तो निश्चय ही सहकारी समितियों का एक स्थायी स्थान प्रान्त में हो जायगा और हम निश्चय ही उन्नति कर सकेंगे।

श्री मंगला प्रसाद—माननीय राजनारायण जी ने कुछ सजेशंस दिये हैं और कुछ आपत्तियां भी की हैं। उन्होंने यह कहा कि हर साल जो चुनाव हुआ करते हैं उनमें पुराने ही लोग चुनकर आ जाते हैं। कोई ऐसा कायदा होना चाहिये कि दो साल के बाद वह न चुने जाँय, कोई दूसरे चुने जाँय। यह भी एक विचारणीय चीज है और इस पर विचार मैं करूंगा।

कन्ज्यूमर्स सोसाइटीज के टूटने की बात भी उन्होंने कही। मेरा ख्याल है जिस तरह से हमने अब काम करना शुरू किया है उसमें अब कंज्यूयर्स सोसाइटीज अपने पैरों पर खड़ी हो सकेंगी। आज हम सोच रहे हैं कि कौन-कौन से वह तरीके हैं जिन्हें हम अख्तियार करें जिससे स्टोर्स को कंट्रोल का सामान न मिलने पर भी कायम रख सकें। मुझे आशा है कि इसमें हमें काफी कामयाबी होगी।

उन्होंने यह भी कहा कि सहकारिता की तरफ लोगों की प्रेरणा कम है। इसमें कोई दो रायें नहीं है कि देश में जितना इसके लिये प्रचार होना चाहिये, जितनी इसकी जानकारी होनी चाहिये, जितना इसके लिये प्रेम और बलिदान लोगों को करना चाहिये वह अभी तक नहीं हो रहा है। हम इस तरफ अग्रसर हैं और बढ़ रहे हैं और मुझे आशा है कि इस आने वाले साल के बाद जब हम मिलेंगे तो कम से कम यह बात हम नहीं कह सकेंगे कि हमारे इस सूबे के अन्दर लोग पूरे तौर से सहकारिता के बारे में वाकफियत नहीं रखते। हमको सब बातों के कहने का मौका नहीं है क्योंकि वक्त कम है अगर हम बोलते रहते तो जितनी आपत्तियां लोगों ने की हैं शायद उनका जवाब

पहले ही हो जाता। लेकिन यह मुमकिन नहीं था। जितनी दिक्कतें साथियों ने हमें बताई हैं उन सबका ज्ञान मुझे पूरे तौर से है। मैं अपने अफसरों की मदद से और जो हमारे अच्छे कार्यकर्ता हैं उनकी मदद से उन खराबियों को दूर करना चाहता हूं। सहकारिता का इतना बड़ा कारोबार है, इसमें खराबी तो थोड़ी बहुत रहेगी ही, लेकिन मैं यह समझता हूं कि एक साल के बाद आप इस संस्था को काफी संगठित देखेंगे, इस पर काफी कंट्रोल होगा। कमियां और खामियां इसमें जो आप आज पा रहे हैं वे नहीं मिलेंगी। आये दिन जो आप सुनते कि एम्बेजिलमेंट हो गया, यह खराब हो गयी, वह खराब हो गई, वह नहीं होगी। जहां कहीं एम्बेजिलमेंट होगा उसके लिये जो वहां के अफसरान होंगे वे जिम्मेदार होंगे। अगर कहीं पर एम्बेजिलमेंट होता है तो उससे यह प्रोज्यूम किया जायगा कि उनकी देखरेख कम है, जितना उनको सुपरविजन करना चाहिये उतना वे नहीं कर पा रहे हैं। इसके साथ-साथ यह भी सही है कि जहां यह बातें नहीं होंगी, जहां कहीं अच्छा काम होगा, वहां जब तरक्की का वक्त आयगा तो उनका ख्याल किया जायगा। अगर काम खराब होगा तो सजा मिल सकती है और अगर काम अच्छा होगा तो तरक्की मिल सकती है। अब हर आफिस के लिये टार्जेट मुकर्रर किया गया है कि इतना इतना काम इनको करना है और इस तरह से करना है। अगर हम हर एक डिपार्टमेंट की चीजों को कहना शुरू करें तो शायद सवा घंटा भी काफी न हो। मैं समझता हूं कि राजनारायण जी यह जानकर खुश होंगे कि हम आगे चलना चाहते हैं, सबका सहयोग ले करके चलना चाहते हैं, सही काम करना चाहते हैं और ईश्वर ने चाहा तो हम कामयाब भी होंगे। जहां तक नौ फीसदी सूद का सवाल है, यहां पर आप यह देखेंगे कि १५ फीसदी से ९ फीसदी पर आना कम नहीं है, और एक दम चलने से गिर पड़ने की बात हो जाती है। यहां पर भूमिधर और सीरदार बना दिये गये हैं, उनको हम रुपया दे सकते हैं या नहीं यह अभी तय नहीं है। आज हम चाहते हैं कि बैंक से चार करोड़ अगर बम्बई और मद्रास ने लिया है तो हम दस करोड़ लें और लोगों को दें, लेकिन अभी यही नहीं तय हुआ कि कर्जे के वापस लेने में क्या किया जा सकता है। इसमें काफी दिक्कत महसूस हो रही है वरना यह चीज बहुत आगे बढ़ गई होती। हम कोशिश कर रहे हैं कि अगर हो सका तो कानून में बदलाव करके उसकी सफाई कर लेंगे और फिर उसके बाद रुपया हम बैंक से ले करके किसानों को काफी तादाद में दे सकेंगे। रिजर्व बैंक से यह बात हम तय भी कर चुके हैं।

माननीय रामस्वरूप गुप्त जी ने स्कूल और कालेजेज के सिलसिले में सुझाव दिया। हम इस बात की कोशिश कर रहे हैं और स्कूल और कालेजेज में काफी कोआपरेटिव सोसाइटीज खुल रही हैं। इस तरफ हमारा ध्यान है। अगर कोई स्वयं कहीं कोई यूनियन और सोसाइटी बनाना चाहता है तो हम उसको मंजूर करेंगे, उसकी मदद करेंगे और मदद करने के बाद जो उनकी आवश्यकताएं होंगी, उनको पूरा करने की कोशिश करेंगे।

श्री भगवती प्रसाद जी ने कहा कि सन् १९५०–५१ या १९५१–५२ में बीज गोदाम बढ़े ही नहीं। उनको शायद नहीं मालूम है कि सन् १९५०–५१ में ही हमको यह तमाम बीज गोदाम मिले थे, उनका इन्तजाम करना कोई आसान काम नहीं था। दूसरे साल सन् १९५१–५२ में ३८१ ऐसे बीज गोदाम थे जिनमें एक हजार मन से कम गल्ला था। उनको रेडयूस करके अब सिर्फ १८० गोदाम ऐसे रह गये हैं जिनमें एक हजार मन से गल्ला कम है। कोशिश इस बात की हो रही है कि किसी में कम न रहे। इस साल के लिये जो बने हमने अपना टार्जेट रखा है उसके अनुसार दो सौ बीज

[श्री मंगला प्रसाद]

गोदाम और बढ़ेंगे। यह भी उन्होंने कहा कि २८ लाख मेम्बर इस सूबे के लिये बहुत कम हैं। मैंने तो पहले ही मान लिया था कि ३६ हजार गांव २५ फीसदी होते हैं। ३६ हजार गांवों में हमारी सोसाइटीज बनी हुई हैं। अगर हम २८ लाख को ४ या ५ से जरब करें तो इतने तो हमारे मेम्बर्स हो ही गये। लेकिन हम एक भी ऐसा गांव नहीं छोड़ना चाहते जहां हमारी सोसायटी न हों। हमने अपने टारगेट में यह रखा है कि हर यूनियन में कम से कम २०० मेम्बर्स बढ़ जावें। इस तरह से लाखों की तादाद में मेम्बर्स बढ़ेंगे। हम रुपया भी बढ़ा रहे हैं। हर चीज में प्रगति करना चाहते हैं। अगर हम अपनी प्रगति की तारीफ़ करने लगें तो उसकी बहुत लम्बी फ़ीगर्स दे सकते हैं और करोड़ों रुपये की बातें कर सकते हैं। लेकिन उसको न करके हमने पिछले बजट में जो वादा किया था और आयन्दा जो करना चाहते हैं उन बातों को आपके सामने रख दिया। हमने अपनी कोई तारीफ़ नहीं की बल्कि यह कहा कि हम अपनी कमी को दूर करेंगे और उसमें हम सबका सहयोग चाहते हैं। इसमें शक नहीं कि चाहे कोई कितनी ही अच्छी उद्देश्यवाली संस्था हो जब तक उसमें अच्छे और ईमानदार कार्यकर्ता नहीं होंगे उसकी प्रगति मुमकिन नहीं है। हमारी यह कोशिश रही है कि जितने अच्छे आदमी मिलें उन्हें तैयार करें कि वह सहकारिता में शामिल हों। अच्छे आदमी आम तौर से इसमें शामिल नहीं होते क्योंकि वे समझते हैं कि कौन इस झंझट में पड़े और बेकार की गालियां खावे। इसलिये वे दूर रहते हैं और बहुत से हमारे माननीय सदस्य भी उससे दूर हैं। मैं सबसे प्रार्थना करूंगा कि वे इसमें शामिल हो जावें और इसमें लिपट जावें। अधिकारी और कार्यकर्ता मिल कर काफी आगे इस काम को बढ़ा सकते हैं। हमको तो अपने अधिकारियों को बधाई देने में खुशी होती है क्योंकि कुछ हमारे ऐसे अधिकारी हैं जो कि २४सों घंटे इस काम में लगे रहने के लिए तैयार हैं और लगे रहते हैं, जैसे कि हम एक कार्यकर्ता की हैसियत से लगे रहते हैं। मैं आशा करता हूं कि अगर इस प्रकार के वातावरण में हम चले तो इस काम में काफ़ी आगे बढ़ सकते हैं।

मैं आशा करता हूं कि हमारे राजनारायण जी अपने कटौती के प्रस्ताव को वापस ले लेंगे।

श्री राजनारायण—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं तो माननीय मंत्री जी से पहले ही निवेदन कर चुका था कि आबजैक्टिव सिचुएशन (वस्तु स्थिति) पैदा करें लेकिन उसके लिये उन्होंने कुछ कहा ही नहीं। सही है वह सहयोग चाहते हैं मगर उनको सहयोग नहीं मिलेगा जब तक कि आबजैक्टिव सिचुएशन पैदा नहीं होगी। जबकि ६५ करोड़ का बजट था तब तो आपने ७१,९२,६०० रुपया मांगा था और अब जबकि ७९ करोड़ का बजट है तो ६२,१४,६०० रुपया ही रह गया। तो आप खुद देख सकते हैं कि वह घटता चला जाता है और फिर हमसे चाहते हैं कि कटौती का प्रस्ताव वापस ले लें। मैं आपको बतलाऊं कि सन् ४६ में गवर्नमेंट आफ इंडिया की ओर से एक कमेटी बनी थी जिसके चेयरमैन श्री आर० जी० सरैया थे। उन्होंने सही मानी में दो बातों की ओर ध्यान दिलाया एक तो शासकों की मुक्त व्यापार संबंधी दृष्टिकोण और चारों तरफ से आप कोआपरेटिव को दबाकर फ्री ट्रेड ऐंटरप्राइज को चलाना चाहते हैं तो वह बहुत बुरा बाधक है कोआपरेटिव के फरदर (आगे विकास के लिये) फिर कोआपरेटिव का काम खाली क्रैडिट का जो रह गया है उसके लिये मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या कारण है कि गोरखपुर और देवरिया इन जिलों में एक भी आदमी कोआपरेटिव यूनियन का सदस्य नहीं रहना चाहता। एक मूवमेंट चल गया है यह लज्जा की बात है कि कोआपरेटिव मूवमेंट के लिये जो २ करोड़ रुपया उनका २ आना फी मन गन्ने पर कटकर कोआपरेटिव बैंक में आया क्या आज तक उस बैंक ने उसका कायदे से हिसाब दिया? बराबर उसकी यहां चर्चा चली और उस तरफ हमने मंत्री जी का ध्यान दिलाने की कोशिश की। (वस्तु स्थिति पैदा करेंगे) आब्जेक्टिव सिचुएशन क्रिएट नहीं करेंगे और कहेंगे कि सहयोग दीजिये। सहयोग तो हम चाहते हैं कि दें।

श्री ब्रजविहारी मेहरोत्रा--(जिला कानपुर) श्रीमन्, यह नयी बात कही जा रही है इस वक्त जिसको पहले राजनारायण जी ने नहीं उठाया था।

श्री अध्यक्ष--अब वैसे तो उत्तर में नया प्रश्न उठाना मैं रोक नहीं सकता लेकिन एटिकेट की बात मैंने कह दी थी कि नहीं उठाना चाहिये।

श्री राजनारायण--श्रीमन्, मैंने पहले ही निवेदन कर दिया था कि आब्जेक्टिव सिचुएशन पैदा करें माननीय मंत्री जी। उसी के बारे में मैं निवेदन कर रहा हूं। माननीय सदस्य ने सुना नहीं था। तो माननीय मंत्री जी को यह देखना चाहिये कि आखिर कोआपरेटिव यूनियन्स की तरफ से जनता हटती क्यों चली जा रही है। उस 'क्यों' को खोजना चाहिये और उसका इलाज करना चाहिये।

अन्त में मैं माननीय मंत्री जी से यहां तक निवेदन करदूं कि सरकार के डिपार्टमेंट के प्लानिंग विभाग और कोआपरेटिव विभाग एक करके चलाये जा रहे हैं। मैंने मुख्य मंत्री और स्वागताध्यक्ष के भाषणों के अंश पढ़ दिये। माननीय मुख्य मंत्री जी कहते हैं कि दोनों विभागों को मिला दिया जाय और स्वागताध्यक्ष का कहना है कि इन दोनों विभागों को कतई न मिलाया जाय। तो पहले सरकार के अन्दर जो परस्पर द्वन्द है उस इंटरनल कंट्राडिक्शन को तो दूर करें। अगर वह रिमूव (दूर) हो जायगा तो काम बन पायेगा वर्ना नहीं बन पायेगा। मैं तो श्रीमन्, चाहता था कि कुछ थोड़ा सा समय बढ़ा दिया जाय ताकि मैं भी कुछ कह सकूं।

श्री अध्यक्ष--आज तो साढ़े चार बजे मुझे बन्द करना ही पड़ेगा चाहे उस बीच में कोई बोलता भी हो। नियम के अनुसार साढे चार बजे खत्म करना है। आज बजट अनुदानों का आखिरी रोज है।

श्री राजनारायण--तो श्रीमन्, मैं अब विशेष न कह कर आपकी आज्ञा से केवल इतना ही निवेदन करना चाहता हूं माननीय मंत्री जी को कि उनकी भावना, उनकी बुद्धि पर हमको विश्वास है मगर उनकी यह सद्बुद्धि, उनकी पवित्र भावना अपनी जगह पर रखी रह जायगी अगर जैसा कि मैंने कहा कि आब्जेक्टिव सिचुएशन वह पैदा नहीं करेंगे। इसलिये आब्जेक्टिव सिचुएशन पैदा करना इस समय नितान्त आवश्यक है जैसा कि मैंने गांधी जी के कोटेशन को भी पढ़ कर सुनाया। इन तमाम बातों को मद्देनजर रखते हुये अगर काम होगा तो कोआपरेटिव का आंदोलन बढ़ेगा।

श्री मंगलाप्रसाद--अध्यक्ष महोदय, एक बात की तरफ श्री राजनारायण जी ने खास तौर से ज्यादा जोर दिया कि जो कांफ्रेंस हमारी हुई थी उसमें रिसेप्शन कमेटी के सदर ने कुछ कहा और पंत जी ने कुछ कहा। उसके बारे में मैं यह समझता हूं कि जिस तरह से हमारा काम आज चल रहा है उसमें हम हजारों और आदमियों से काम ले सकते हैं। मिसाल के तौर पर हम जो बीज बढ़ाना चाहते हैं और चाहते हैं कि सैचुरेशन प्वाइन्ट तक पहुंच जाय और हर किसान को हम बीज दे सकें उसमें जो हम तमाम सेक्रेटरीज से मदद लेना चाहते हैं वह मुमकिन नहीं था अगर हम कुछ इस तरह की व्यवस्था नहीं करते। जो अब हमारा तरीका है उसमें यह है कि जितने लोग हमें मिल सकते हैं वे सब मिल कर काम करेंगे क्योंकि काम दोनों का एक ही है, अलग नहीं है और जहां रोजगारी बात है, जहां ऐसे लोग हैं जिनके हाथ में पूरे तौर से कारोबार है तो वे अपने अलग भी काम करेंगे, दोनों चीजें साथ चलेंगी, कोई भेद भाव नहीं है। अब रहा यह कि पंत जी ने कुछ और कहा और चेयरमैन साहब ने कुछ और कहा तो पंत जी ने जो कुछ कहा था वह बहुत ही सोच समझ कर कहा था और सदर साहब ने तो अपनी एक राय

[श्री मंगला प्रसाद]

जाहिर की थी और फैसला वही हुआ जिस तरह से आज काम हो रहा है। इसी को साफ करने के लिये मैंने दो लफ्ज आपके सामने कहने जरूरी समझे।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि संपूर्ण अनुदान के अधीन एक रुपये की कमी कर दी जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ)

अनुदान संख्या ४९—लेखा शीर्षक ८२—कृषि इंजीनियरिंग, सरकारी बस सर्विसों, पुनर्वासन की योजनाओं आदि पर पूंजी की लागत

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या २८—सहकारिता के आधार पर ऋण-लेखा शीर्षक ४२—सहकारिता के अन्तर्गत ६२,६४,६०० रुपये की मांग स्वीकृत की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

परिवाहन मन्त्री (श्री विचित्र नारायण शर्मा)—अध्यक्ष महोदय, गवर्नर महोदय की सिफारिश से मैं यह प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ४९—कृषि इंजीनियरिंग सरकारी बस सर्विसों पुनर्वासन की योजनाओं आदि पर पूंजी की लागत (लेखा शीर्षक ८२—राजस्व लेखे के बाहर राज्य के दूसरे निर्माण कार्यों का पूंजीलेखा के अन्तर्गत ८३,७४,६०० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

अध्यक्ष महोदय, अब इतना समय नहीं है कि विस्तार से इसके विषय में कुछ बताऊं। विभाग की ओर से जो नोट दिया गया है उसमें सब बातों को बता दिया गया है फिर यदि कोई प्रश्न उठाया जायगा तो उसका उत्तर दे दिया जायगा।

श्री उमाशंकर (जिला आजमगढ़)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि प्रस्तावित अनुदान में एक रुपये की कमी कर दी जाय। कमी करने का जो उद्देश्य है वह तो आपके सामने ही है। बस सर्विसों के बारे में कई अनुदानों के साथ चर्चा की जा चुकी है और यह साबित करने की कोशिश की गयी है कि बस सर्विसेज का सोशलाइ-जेशन अथवा राष्ट्रीयकरण हुआ है और जनता को उससे लाभ हुआ है। मैं आपसे विनम्र प्रार्थना करूंगा कि किसी भी उद्योग धंधे को समाजीकरण तभी कह सकते हैं जब उसके कर्मचारियों के दिल में कोई आर्थिक बेचैनी न हो, चाहे घाटा हो या नफा हो चाहे जैसा काम चल रहा है वैसा कि चलता रहे, वर्कर समझे कि हमारे साथ ईमानदारी हो रही है मगर बस सर्विसों के बारे में ऐसी भावना नहीं है। बजट की किताब में एक जगह बस सर्विसों का जिक्र है वहां कुछ स्टेशनों पर रुपया रखने के लिये लोहे की तिजोरियों इत्यादि के लिये रुपया मांगा गया है वहां यह बताया गया है कि १० हजार से लेकर ७ हजार रुपये तक की रोजाना की बस सर्विसों से आमदनी होती है। मैं हिसाब लगाता हूं तो मेरी समझ में नहीं आता कि आमदनी कुल ३६ लाख रुपये की सालाना होती है तो कैसे एक जगह बस सर्विसों से आमदनी बताई गयी है कि ३ करोड़ से ज्यादा है। मैं समझना चाहूंगा कि क्या मामला है क्या इन आमदनियों को जोड़ कर रखा गया है? मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इसको साफ करेंगे।

इसके अतिरिक्त सरकारी छापेखानों की बात भी है। बेतहाशा रुपया छपाई में खर्च किया जाता है। जिले के कलेक्टर भी छपाई के लिये बेकार खर्च करते हैं। मेरे ही जिले में केवल एक साल को छोड़कर एक ही छापेखाने से सारे कागजात छपवाये गये उसमें कितना कागज खर्च हुआ इसकी जिले में काफी तरह तरह की शोहरत है। दूसरे प्रेस वाले एक राशन कार्ड को लेकर हमारे पास आये उन्होंने कहा कि इस राशन कार्ड को हम ३ पैसे में छाप कर दे सकते हैं। जबकि उसका मूल्य ६ पैसा लिखा गया है। मैंने कलेक्टर साहब से पूछा कि यह क्या हो रहा है तो उन्होंने कहा कि मुझे मालूम नहीं था कि आजमगढ़ में कोई और प्रेस है नहीं तो मैं उसको भी दे देता। इस तरह से छापे के मामले में जनता का पैसा बेरहमी से खर्च हो रहा है। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि वे उसको भी रोकने की कोशिश करेंगे ताकि सुचारू ढंग से काम चल सके।

जहां तक वर्कशाप्स की बात है, कानपुर वर्कशाप के बारे में एक किस्सा चल गया है जगह जगह वहां किस तरह से माल की चोरी हो जाया करती है गेट पर दरबान बैठा हुआ है, फिर भी माल की चोरी हो जाती है और किसी वर्कशाप की बात तो मैं जिम्मेदारी से नहीं कह सकता लेकिन मेरे नजदीक जो आजमगढ़ का रोडवेज वर्कशाप है उसी के बारे में बात करता हूं कि जब हमारे साथी श्री रामसुन्दर पांडेय जी ने सवाल किया था कि आजमगढ़ का वर्कशाप कितने में बना, और कितनी बार गिरा, तो उसमें कितना फिर पैसा लगा, कब बना, उसका जो जवाब मिला उसका साफ मतलब यह था कि वहां कोई रोडवेज का मकान बना नहीं है। तो इस तरह की बातों से बड़ा दुख होता है। यहां गवर्नमेंट को खबर कुछ और मिलती है, जवाब में हमें कुछ और मिलता है, जिले में कुछ और ही हो रहा है। यह बात बड़ी दुखदायी है। पब्लिक के पैसे के साथ खिलवाड़ हो रहा है। कानपुर वर्कशाप की तो बात ही छोड़ दीजिये, उसकी तो बात निराली है।

गवर्नमेन्ट ने ४ लाख ९५ हजार रुपया मांगा है, ३३ बाडीज के लिये। माननीय सदस्यों को मालूम होगा कि एक बाडी में ज्यादा से ज्यादा डेढ़ हजार रुपया लगता है, गवर्नमेंट के बनवाने में उसका खर्च ३ हजार हो सकता है या ४ हजार ही मान लीजिये। मगर करीब ३३ बाडीज पर हिसाब लगाते हैं तो ४ लाख ९५ हजार में एक बाडी पर करीब १५ हजार रुपया खर्च बैठता है। जैसा कि पूर्वी जिलों के सदस्यों को मालूम होगा और मैंने स्वयं बनारस के मशहूर कारीगर पाखंडी को देखा है। उसकी बाडी गवर्नमेंट की बाडी से किसी तरह कमजोर नहीं होती है वह दो तीन हजार में बनती है और आप बाहर के एक इंजीनियर को बुला कर ३ हजार रुपया मासिक देते हैं जो कानपुर वर्कशाप में है। इस तरह से तीन हजार रुपये मासिक देकर जो आपने उसे कारखाने के अन्दर रखा है और कार्य की दृष्टि से वह अनुपयोगी सिद्ध है

उससे राष्ट्र के पैसे का दुरुपयोग हो रहा है। यही नहीं बल्कि मंत्री जी ने एक आडिट रिपोर्ट का भी जिक्र किया है। मेरे पास भी एक आडिट रिपोर्ट मौजूद है। उस वर्कशाप के बारे में आडिटर ने आबजेक्शन किया है कि इस इंजीनियर की कोई टूरिंग ड्यूटी नहीं है मगर मालूम नहीं कि इसने पेट्रोल में इतना रुपया क्यों फूंका। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी उसका भी मुझे जवाब देंगे। और जो दो चार सवाल मैंने किया है उसका भी जवाब मुझे मिलना चाहिये। कंटूर बंधियों की बात भी कही गयी है। उसके लिये इस साल २ लाख रुपया रखा गया है। पिछले लास ८ साल रुपया रखा गया था लेकिन इस साल गनीमत है कि दो लाख रुपया ही रखा गया है।

श्री अध्यक्ष—आपका समय समाप्त हो गया।

अब मैं नियम पढ़ देता हूं—

"On the last day of the days allotted under sub-rule (1), half an hour before the close of the usual sitting of the day, the Speaker shall forthwith put every question necessary to dispose of all the outstanding matters in connextion with the demands for grants ; and this procedure shall not be anticipated by any motion for adjoinment or be interrupted in any manner whatsoever, nor shall any dilatory motion be moved in regard thereto."

[उपनियम (१) के अन्तर्गत बंटित दिनों के अंतिम दिन उपवेशन की साधारण समाप्ति के आधा घंटा पूर्व अध्यक्ष अनुदानों के लिए मांगों के संबंध में आवश्यक अवशिष्ट विषयों के निस्तारण के निमित्त प्रत्येक प्रश्न तत्काल मतदान के लिए रखेगा और इस प्रक्रिया में कार्यवाही को स्थगित करने का कोई प्रस्ताव नहीं प्रस्तुत किया जा सकेगा और न किसी प्रकार की बाधा ही डाली जायगी और न उसके संबंध में कोई विलम्बकारी प्रस्ताव ही किया जायगा]

तो इस पर कोई डिस्कशन नहीं होगा। अब मैं इसको वैसे का वैसा पेश करता हूं।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान के अधीन एक रुपये की कमी की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ)

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ४९—कृषि इंजीनियरिंग, सरकारी बस सर्विसों, पुनर्वासन की योजनाओं आदि पर पूंजी की लागत (लेखा शीर्षक ८२—राजस्व लेखे के बाहर राज्य के दूसरे निर्माण कार्यों का पूंजी लेखा) के अन्तर्गत ८३,७४,६०० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

श्री अध्यक्ष—जब तक विनियोग बिल तकसीम किया जाता है इसके पहले मैं कल के लिये सूचना देता हूं और विशेषकर श्री नारायण दत्त तिवारी जी को। उन्होंने एक दफे कहा था कि यू० पी० मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन ऐक्ट, १९३५ की धारा २१ के अनुसार जो नियम बने उन्हें सदन का मत व्यक्त करने के लिये मेज पर रख दिया जाय और उसके ऊपर सदन की राय प्राप्त करने के बारे में विचार होना चाहिए। उन्होंने पूछा था कि कोई समय दिया जायगा। मैंने परिवहन मंत्री जी से इस विषय में बातचीत की थी और वे कल के लिये तैयार हैं कि उन पर मत व्यक्त किया जाय।

उत्तर प्रदेश विनियोग विधेयक (एप्रोप्रिएशन बिल), १९५३

वित्त मंत्री (श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम)—जवाबवाला, मैं सन् १९५३ ई० के उत्तर प्रदेश विनियोग विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति मांगता हूं।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि १९५३ ई० के उत्तर प्रदेश विनियोग विधेयक (एप्रोप्रिएशन बिल) को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—जनाबवाला, मैं १९५३ ई० के उत्तर प्रदेश विनियोग विधेयक को पुरःस्थापित करने का प्रस्ताव करता हूं।

देखिये नत्थी "ड" आगे पृष्ठ..८४–८९...पर।

श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम—जनाबवाला, मैं प्रस्ताव करता हूं कि १९५३ ई० के उत्तर प्रदेश विनियोग विधेयक पर विचार किया जाय।

श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला अल्मोड़ा)—श्रीमान् जी, मुझे एक वैधानिक आपत्ति इस एप्रोप्रिएशन बिल के ऊपर विचार करने के सम्बन्ध में है और जो आपत्ति है कि इस पर विचार किया जाय वह नियम १५८(२) के अनुसार है और मैं समझता हूं कि आप इसके अन्तगत अपने अधिकारों का प्रयोग नहीं करेंगे। पहली आपत्ति यह है कि पिछले एप्रोप्रिशन रिपोर्ट में जो शिकायत सरकार की एप्रोप्रिशन के सम्बन्ध में आई है उनके अनुसार मैं इस बिल में अमेन्डमेंट करना चाहता हूं धारा १५८ के प्राविजो के अनुसार। तो मेरे इस संशोधन को ड्राफ़्ट करने के लिये समय की आवश्यकता है। नियम १५८ प्राविजन में है :

"Provided that no amendment shall be proposed to an Appropriation Bill which will have the effect of varying the amount of altering the destination of any grant made under Article 203 of the Constitution."

[परन्तु किसी विनियोग विधेयक पर कोई ऐसा संशोधन प्रस्थापित नहीं किया जायगा जिसके परिणाम स्वरूप संविधान के अनुच्छेद २०३ के अन्तर्गत दिये गये अनुदान की धनराशि में या उसके उद्देश्य में परिवर्तन हो जाय।]

मैं आल्टर या वैरी नहीं करूंगा लेकिन एप्रोप्रिएशन किये जाने के सम्बन्ध में संशोधन करना चाहता हूं। लेकिन इसके लिये ड्राफ्टिंग के लिये समय चाहिये, तो कल इस पर बिचार किया जाय तो अच्छा हो। दूसरी आपत्ति जो है वह यह है कि इस एप्रोप्रिएशन बिल के प्रतिष्ठित या विचार किये जाने के सम्बन्ध में हमारे एजेन्डा में कहीं नहीं लिखा है। सदस्यों के पास जो एजेन्डे हैं उनमें इस बिल के विचार करने के बारे में कहीं नहीं लिखा है। तीसरी बात जो मेरे एतराज की है व यह है कि ९५ के अनुसार इस वक्त इस पर विचार नहीं होना चाहिये और उसका जो प्राविजो है उसमें यह स्पष्ट है कि तीन दिन किसी भी बिल के लिये होंगे। जब तीन दिन नहीं, तो कम से कम एक दिन का मौका हमें अवश्य दिया जाना चाहिये। यही आपत्तियां मेरी हैं और मुझे आशा है कि आप इनको मन्जूर कर लेंगे और धारा १५८ (२) के अनुसार अपने अधिकारों का प्रयोग नहीं करेंगे।

श्री अध्यक्ष—नियम १५८ के अनुसार आपको अमेन्डमेंट मूव करने का अधिकार है।

श्री नारायण दत्त तिवारी—मगर इसके लिये समय चाहिये।

श्री हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम—जनाब वाला, मुझे तो मेरे ख्याल में उन दिनों के याद दिलाने की जरूरत है कि इस ऐवान में यह एक मुस्तिकल प्रैक्टिस इस्टेबिलश हो चुकी है कि यह एप्रोप्रिएशन बिल फौरन ला करके पास किया जा सकता है और चूंकि अब तक पास किया जाता रहा है। जहां तक किसी अमेन्डमेंट को करने का हक़ है कि उसके मुताल्लिक यह बहस हो सकती है कि वह अमेन्डमेंट करे या न करें। मगर इस बिल को रखने में किसी किस्म की रुकावट नहीं है। अमेन्डमेंट करने के लिये मेरे नजदीक किसी किस्म की रुकावट नहीं है और जो बिल मैंने पेश किया है उसके लिये कोई कानूनी दिक्कत नहीं है। यह प्रेक्टिस रही है और मेरा ख्याल है कि यह इस वक्त विचार होना चाहिये और जिस वक्त कोई साहब अमेन्डमेंट पेश करेंगे, उसका जवाब मैं उस वक्त दूंगा कि वह होना चाहिये।

श्री अध्यक्ष—मैं यह दरियाफ्त करना चाहता हूं कि वह अमेन्डमेंट मूव करना चाहते हैं, मगर बिल अभी तकसीम किया गया है, तो उसके लिये जो समय की जरूरत है वह माननीय मन्त्री देने को तैयार हैं ? और उन्होंने यह भी बतलाया है कि वह अनुदानों के आंकड़े 'वरी' या 'आल्टर' नहीं करना चाहते हैं। लेकिन कोई शाब्दिक परिवर्तन करना चाहते हैं।

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—इसके लिये मैं तैयार हूं और जब अमेन्डमेंट सामने आयेगा, उस वक्त अर्ज करूंगा।

श्री अध्यक्ष—उनको पढ़ने का वक्त भी मिलना चाहिये जिसमें वह पढ़ सकें तो क्या आप कल इस पर विचार करने के लिये तैयार हैं ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—कल नहीं। आज इस वक्त लिया जाय।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या मैं वित्त मन्त्री जी से आजिजी से अर्ज करूं कि जब मैं इसको पढ़ नहीं पाऊंगा तो मैं उनकी सेवा में क्या अमेंडमेंट पेश कर सकूंगा। मैं यह दरख्वास्त कर रहा था कि पिछली दफा एप्रोप्रिएशन बिल में जो गल्तियां रह गई थीं उनको ए० जी० ने अपनी रिपोर्ट में बताया है कि उसकी भाषा ठीक नहीं होती। तो मैं अमेंडमेंट रखना चाहता हूं लेकिन उसके लिये समय चाहिये। मैं उसमें कोई अटरेशन या वेरियेशन इन फिगर्स में नहीं करूंगा केवल भाषा में थोड़ा इधर उधर परिवर्तन करना चाहता हूं और उसके लिये मुझे समय चाहिये।

श्री अध्यक्ष—मैं यह जानना चाहता हूं कि माननीय वित्त मन्त्री जी से कि अगर कल इसको लिया जाय तो कोई ऐसी वैधानिक कठिनाई होती है, जिसमें एप्रोप्रिएशन बिल आज ही पेश होना चाहिये, कल नहीं।

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—टाइम का सवाल है। इस बजट के इन टाइम पास हो जाने का सवाल पैदा होता है। असल में आज यह बिल यहां से पास हो जाय तो फिर इसको अपर हाउस में टेबिल पर रखना है। उसके बाद वहां डिसकशन होना है। उसके बाद वहां किसी किस्म का अमेंडमेंट हो तो वह यहां आयेगा और कंसीडर होगा। फिर वह यहां से पास होगा। उसके बाद गवर्नर साहब की मोहर लगेगी। इस सबके लिये इतना वक्त नहीं है।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)—मैं आपकी आज्ञा से वित्त मन्त्री जी को याद दिलाना चाहता हूं कि इसके पहले जब कि बजट इस तरह पास हुआ था तो सही है कि उस वक्त परिपाटी यही थी, सदन में ऐसी प्रथा रही है लेकिन जब से नया कांस्टीट्यूशन बनाया गया है उसके अन्दर वह पहली बार का बजट था और श्रीमन् आपको स्मरण होगा कि बीच में एक दिन का समय रह गया था लेकिन इस मर्तबा अभी ६ दिन का समय है। उस मर्तबा एक दिन के अन्तर से तो कार्यवाही पूरी हो सकती थी लेकिन अब जबकि ६ दिन का समय है इसमें मैं समझता हूं कि कोई दिक्कत इस बिल के जहां जहां जाने की प्रथा है वहां वहां जाने में नहीं होगी और टाइम के भीतर लौट कर यह आ सकता है और माननीय मन्त्री जी को कोई दिक्कत महसूस नहीं होगी। इसलिये पुन: आपके जरिये माननीय वित्त मन्त्री जी से अपील करता हूं कि इसको कल पर रक्खें। कल जो संशोधन हम देना चाहेंगे वह भी दे सकेंगे और उस पर विचार विनिमय भी हो सकेगा और कोई दिक्कत भी नहीं होगी। आपके जरिये माननीय वित्त मन्त्री से रिक्वेस्ट करूंगा कि वह इसको मान लें।

श्री अध्यक्ष—कल ११ बजे सबेरे विचार होने में तो आपको कोई एतराज नहीं है ?

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—मैं जनाब के जरिये अर्ज करूं कि मैं अपने दोस्त से अपील करता हूं कि जितनी कोई बात माकूलियत से कर सकता हूं उसमें करने के लिये मैं तैयार हूं लेकिन यह बात ठीक नहीं है कि इतना समय बाकी है कि वह पूरा दिन कल का लें। यह गलत है कि अभी कई रोज बाकी हैं इस काम को खत्म करने के लिये। यह मैं कर सकता हूं कि अगर इस बिल को कल दोपहर तक खत्म कर दिया जाय तो कौंसिल की सिटिंग दो बजे से होती है वहां २ बजे कल टेबिल पर इसका रखना जरूरी है।

श्री अध्यक्ष—हम इसको कल ११ बजे ले सकते हैं और १ बजे या सवा बजे तक खत्म कर सकते हैं। मैं समझता हूं कि कल इसको पहला आइटम ले लिया जाय।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)—जनरल डिस्कशन जो है वह आज शुरू हो जाय।

श्री अध्यक्ष—अगर एक दफा कंसीडरेशन शुरू हो जाय तो आगे भी आप बैठ सकते हैं। यह हो सकता है कि माननीय वित्त मन्त्री अपनी स्पीच आज दे दें और अमेंडमेंट कल आ जायं।

श्री हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम—मैं तो दो लफ्ज अर्ज करूंगा चाहे इस वक्त कह लूं या कल कह दूं।

(इसके बाद सदन ४ बजकर ४५ मिनट पर अगले दिन ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया।)

कैलासचन्द्र भटनागर,
सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊ;
२४ मार्च, १९५३।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'क'

(देखिये अल्प-सूचित तारांकित प्रश्न २ का उत्तर पीछे पृष्ठ ५ पर)

प्रतिलिपि

बस्ती,
२९ जनवरी, १९५२ ई० ।

आदरणीय,

मन्त्री जी महोदय,

विनम्र निवेदन है कि जमींदारी प्रथा के टूटने के कारण कवि, कथा-वाचक, गायक, चित्रकार आदि कलाकारों की आर्थिक दशा खराब हो गई है, इतना ही नहीं बल्कि सच्चे सन्तों, फ़कीरों और महात्माओं एवं अनेक उपयोगी शिक्षण संस्थाओं की हालत भी बदतर होती जा रही है, इसलिये मेरी प्रार्थना है कि डिस्ट्रिक्ट बोर्डों, म्युनिसिपल बोर्डों और ग्राम पंचायतों को सरकार आदेश करे कि वे कलाकारों को बुला कर जनता का मनोरंजन और गुणियों को पुरष्कृत करें तथा महात्माओं एवं संस्थाओं को समुचित सहायता प्रदान करें ताकि विरोधी वृन्द उनके असन्तोष से लाभ न उठा सकें।

भवदीय,
सीताराम शुक्ल,
एम० एल० ए० ।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'ख'

(देखिये तारांकित प्रश्न ३ का उत्तर पीछे पृष्ठ ६ पर)

नक्शा 'अ'

दिसम्बर, १९५२ के अन्त तक लखनऊ स्थित विधायक निवासों के लिये खरीदे गये फर्नीचर का ब्यौरा :—

वस्तुओं के नाम	अग्रवाल टिम्बर स्टोर्स, लखनऊ	रुहेलखंड वुड वर्क, बरेली	गोयल एण्ड कम्पनी, लखनऊ	वजीर अली एन्ड सन्स, बरेली	इन्डियन बौबिन कम्पनी, बरेली	मॉडल जेल, लखनऊ	सेन्ट्रल जेल, नैनी	योग
१	२	३	४	५	६	७	८	९
१—चारपाइयां	२००	—	—	—	३००			५००
२—बिना हत्थे की कुर्सियां	२००	—	—	—	५००	—	—	७००
३—शृंगार मेज की कुर्सियां	२००	—	—	—	—	—	—	२००
४—बेड साइड लौकर्स	२००	—	—	—	—	—	—	२००
५—लिखने की मेज	—	९६	—	—	३५०	—	—	४४६
६—शृंगार मेज	—	६०	—	—	१७५	—	—	२३५
७—आलमारियां	—	१०३	—	—	१६२	—	—	२६५
८—ओकेजनल टेबिल्स	—	—	४९	—	—	—	—	४९
९—बाथ ग्रिट्स	—	—	—	—	२५०	—	—	२५७
१०—सेमी ईजी चेयर्स	—	—	—	२००	२५०	—	—	४५०
११—पेग रेल्स	—	—	—	४००	५००	—	—	९००
१२—चाय की मेज	—	—		—	४००	—	—	४००
१३—विजिटिंग कार्ड बोर्ड	—	—	—	—	१	—	—	१
१४—नोटिस बोर्ड	—	—	—	—	१	—	—	१
१५—की बोर्ड	—	—	—	—	१	—	—	१
१६—नेम बोर्ड	—	—	—	—	१	—	—	१
१७—रोड इन्डीकेटर	—	—	—	—	१	—	—	१
१८—दरियां	—	—	—	—	—	३४०	—	३४०
१९—निवाड़	—	—	—	—	—	—	३५ मन १ सेर	३५ मन १ सेर

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'ग'

(देखिये तारांकित प्रश्न १५ का उत्तर पीछे पृष्ठ ८ पर)

पश्चिमी जिलों की नहरों व नलकूपों तथा गोरखपुर में लगे हुये नलकूपों पर अलग-अलग सिंचाई दर

फ़सल	प्रति एकड़ तोड़ (flow) रु०	आ०	डाल (lift) रु०	आ०	नहर का नाम
१	२		३		४
चावल	६	०	२	८	निचली गंगा तथा आगरा नहर।
गेहूं और जौ	५	०	२	८	ऊपरी गंगा नहर, पूर्वी यमुना नहर और फीडर नलकूप।
मटर	४	०	२	०	" " "
चना	२	८	१	४	" " "
चावल	७	८	३	०	ऊपरी गंगा नहर एवं फीडर नलकूप।
गन्ना	१५	०	७	८	ऊपरी गंगा तथा पूर्वीय गंगा नहरें।
गन्ना	१३	०	६	८	निचली गंगा तथा आगरा नहरें।
चावल	७	८	३	१२	आगरा नहर, देहली और गुड़गांव जिला।
गेहूं और जौ	५	४	१	१०	" " "
मटर	३	१२	१	१४	" " "
चना	३	४	१	१०	" " "
गन्ना	१०	०	५	०	" " "
चावल	७	८	३	१२	दून नहरें
गेहूं और जौ	५	०	२	८	" "
मटर और चना	५	०	२	८	" "
गन्ना	१५	०	७	८	" "

उत्तर प्रदेश विधान सभा

फ़सल	प्रति एकड़ तोड़ (flow)		डाल (lift)		नहर का नाम
१	२		३		४
	रु०	आ०	रु०	आ०	
चावल	४	०	२	८	बिजनौर की नहरें
गेहूं और जौ	२	८	१	८	,, ,,
गन्ना	४	८	२	८	,, ,,
गन्ना	२६,०००	गैलन प्रति रु० राजकीय नलकूप			
दूसरी फसलें	३८,०००	गैलन प्रति रु० राजकीय नलकूप			

जो सिंचाई दर नहरों तथा नलकूपों पर दिये गये हैं उन पर २५ प्रतिशत चावल पर व जूट पर और ५० प्रतिशत दूसरी फसलों पर सरचार्ज लगाया जाता है। चरई फसल (फाडर क्राप) पर कोई सरचार्ज नहीं लगाया जाता है—

गोरखपुर जिले में नलकूपों पर सिंचाई दर

गन्ना	८,५००	गैलन प्रति रु०
चावल	१९,०००	गैलन प्रति रु०
दूसरी फसलें	१३,०००	गैलन प्रति रु०

ऊपर दी हुई दरों में सरचार्ज सम्मिलित है।

सत्यमेव जयते

नत्थी 'घ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ५५ का उत्तर पीछे पृष्ठ १५ पर)

पिछले पांच वर्षों में इलाहाबाद डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को वापस की गई सड़कें--

		मील	फ०
१--सिराथू-धाता	वी० आर०	८	
२--मंझनपुर-खराई	वी० आर०	७	
३--मंझनपुर-सिराथू	ओ० डी० आर०	९	
४--सराय आकिल-खरारी	वी० आर०	९	
५--सराय आकिल-महिला	वी० आर०	१०	
६--मूरतगंज-चिरवा	ओ० डी० आर०	७	
७--करछना नया खंडार	ओ० डी० आर०	१०	
८--वार हंडिया	ओ० डी० आर०	१०	३
९--वार जंघई	ओ० डी० आर०	६	४
१०--वार प्रतापपुर	ओ० डी० आर०	६	४
११--फूलपुर-प्रतापपुर	ओ० डी० आर०	६	
१२--फूलपुर-सिकन्दरा	वी० आर०	८	
१३--सोरांव-सिकन्दरा	वी० आर०	८	
१४--इलाहाबाद-माखनपुर	ओ० डी० आर०	६	
१५--सराय सलेम से असराबी खुर्द	ओ० डी० आर०	८	
१६--खोंडार-कुरांव	ओ० डी० आर०	१२	
१७--मेजा रोड रेलवे स्टेशन से खोंडार।	ओ० डी० आर०	९	

नत्थी 'ङ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ५६ का उत्तर पीछे पृष्ठ १६ पर)

इलाहाबाद जिले में निर्माण-विभाग द्वारा पक्की करने या बनाने के लिये ली गयी सड़कें--

नयी सड़कें--

१--इलाहाबाद, घुरघुर, बारा, करवी, बांदा	..	१४ मील
२--इलाहाबाद, लालगंज, उन्नाव	..	१५ मील
३--भरतगंज प्रतापपुर	..	५७ मील

पुनर्निर्माण-- ..

४--कड़ा-सिराथू	५ मील ५ फर्लांग।

विधान सभा सचिवालय

नत्थी 'च'

(देखिये तारांकित प्रश्न ५७ व ५८ का उत्तर पीछे पृष्ठ १६ पर)

असेम्बली की वर्तमान बैठक के ५वें मंगलवार के लिये श्री शिवनारायण द्वारा पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५७ व ५८ के उत्तर से सम्बन्धित सूची।

जिले के नाम	पंचवर्षीय योजना में आयोजित	३१ मार्च, १९५३ तक चालू होने वाले नलकूप
गोंडा	१५०	—
बहराइच	१५०	—
गोरखपुर	१२५	३६
बस्ती	१६०	५२
देवरिया	११५	३०
आजमगढ़	१६०	५
गाजीपुर	१२०	३
बलिया	१००	२
जौनपुर	११०	—
बनारस	९०	✓
फैजाबाद	१८०	१५
सुल्तानपुर	२००	—
योग ...	१,६६०	१३७

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'छ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ७० का उत्तर पीछे पृष्ठ १८ पर)

सूची

श्री श्रीचन्द द्वारा पूछे जाने वाले प्रश्न सं० ७० के सम्बन्ध में —

नाम सड़क	निर्माण कार्य	लागत
		रु०
मजफ्फरनगर-बुढ़ाना सड़क	मील ८ तथा ९ में पहला कोट पेंट किया गया मील १३-१४ में एक एक पुलिया तीन फीट स्पैन की बनाई गई	११,८५१
	भूमि का मवाजा चुकाया गया	५२,२५६
कांधला-राजपुर (कच्ची सड़क)	मील१.४ तक में ६ पुलियां बनाई गईं	४,२०९
	भूमि का मुवावजा चुकाया गया	५,१९२
	उपरोक्त सड़कों की मरम्मत कराई गई	१,४८१

संसद ग्रंथालय

नत्थी 'ज'

(देखिये तारांकित प्रश्न ७१ का उत्तर पीछे पृष्ठ १९ पर)

तालिका नं० १

युद्धोत्तर निर्माण योजना के अन्तर्गत जिला खीरी में जिन-जिन कच्ची तथा पक्की सड़कों का निर्माण किया गया उनके नाम :—

पक्की सड़कें—

	मील	फर्लांग
(अ) नयी सड़कें—		
१—शाहजहांपुर गोला	११	४
२—लखीमपुर निघासन	१०	६
३—लखीमपुर ऐरा ईसानगर	१५	४
(ब) डिस्ट्रिक्ट बोर्ड की पक्की सड़कों का पुनर्निर्माण—		
१—खीरी मंगली पुरवा	१०	२
२—खीरी खतीमी	२१	२
३—खीरी ऐरा	१२	५
४—शाहजहांपुर गोला	१९	२
(स) सीमेंट कांक्रीट ट्रैक—		
१—गोला से कुकरा स्टेशन	६	६
२—गोला से सिकन्दराबाद	७	—
(द) कच्ची सड़कें—		
१—खोरिया फूलबिहार	९	—
२—रभियन बिहार निघासन	१२	—
३—बेलरेन सिगाई कलां निघासन	१२	—
४—सिकन्दराबाद बिलहारी	२	३
५—अलीगंज भादर	४	—
६—बिजुहा फीडर	८	—
७—भीरा बिजुहा	८	—
८—पलिया कलां बेला	५	—
९—कुकरा ककरा रेलवे स्टेशन	४	—
१०—मैलानी रेलवे फीडर	३	—
११—पसजवां बारखेरिया	४	—
१२—औरंगाबाद मंगलगंज स्टेशन	४	—
१३—मितौली औरंगाबाद	८	—
१४—रमियन बिहार ईसानगर हुसेनपुर	२५	—
१५—फूलबिहार श्रीनगर	२	२
१६—खौरिया बड़ागांव	१	६
१७—मुहम्मदी रामपुर मिश्र	४	—
१८—पनहापुर इञ्चौलिया	३	—
१९—बिजौली रजागंज रेलवे स्टेशन	२	
२०—मितौली लखीमपुर	१४	

नत्थी 'झ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ७३ का उत्तर पीछे पृष्ठ १९ पर)

तालिका नं० २

जिला खीरी में निर्माण विभाग के अन्तर्गत इस समय जो सड़कें हैं तथा जो सड़कें जिला बोर्ड खीरी को वापस कर दी गई हैं उनके नाम :—

(अ) सार्वजनिक निर्माण विभाग के अन्तर्गत निम्नलिखित सड़कें हैं :—

(क)—पुरानी पी० डब्ल्यू० डी० की पक्की सड़कें—

	मील	फर्लांग
१—शाहजहांपुर सीतापुर	१६	—
२—सीतापुर लखीमपुर	८	—

(ख) जिला बोर्ड से ली हुई पक्की सड़कों का पुनर्निर्माण—

१—खीरी मंगलीपुरवा	१०	२
२—खीरी खातिमा	२१	२
३—शाहजहांपुर गोला	१२	५
४—शाहजहांपुर गोला	१९	२

(ग) नयी पक्की सड़कें—

१—शाहजहांपुर गोला	१२	—
२—लखीमपुर निघासन	१०	६
३—लखीमपुर ईसानगर	१५	४
४—पलियां त्रिकुलियां	६	३

(घ) नये सीमेंट कांक्रीट ट्रैक—

१—गोला से कुकरा स्टेशन तक	६	६
२—गोला से सिकन्दराबाद	७	—

बनिम्नलिखित कच्ची सड़कें) जिला बोर्ड को वापस कर दी गई हैं :—

तालिका नं० १ में (द) में दी हुई सभी कच्ची सड़कें जिला बोर्ड को वापस करदी गयी हैं।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'ञ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ७४ का उत्तर पीछे पृष्ठ १९ पर)

तालिका नं १

उन भवनों के नाम, जिन पर सन् ५२ में काम किया गया:--

उस विभाग का नाम, जिसके भवन हैं	भवन का नाम
१--जेल	गोरखपुर जिले में क्रिमिनल ट्राइब सेटिलमेंट के भवन में परिवर्तन इत्यादि।
२--चिकित्सा	गोरखपुर जिले में एक्स सर्विस मेन के लिये जिला अस्पताल में ६ मरीजों के वार्ड का बनाना।
३--निर्माण	गोरखपुर में इक्जीक्यूटिव इंजीनियर के नए कार्यालय का बनाना।
४--रोडवेज	गोरखपुर में बस स्टेशन का बनाना तथा रोडवेज वर्कशाप की मिट्टी से भराई।

इनमें क्रम संख्या १ और २ पर लिखे गये कार्य पूरे हो चुके हैं।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

तालिका नं० २

सड़कों का नाम तथा उन पर सन् ५२ में निर्माण विभाग द्वारा किये गये कार्यों का विवरण

सीमेंट कांक्रीट ट्रैक—

सिसवा शिवदत्त चोपरा	४ फ० में मिट्टी का काम
पौहरिया कवेसर	१ मील में पुल व पुलियों का काम

कच्ची सड़कें—

महराजगंज फरेंदा ओ० डी० आर०	१ मील में पुल व पुलियों का काम
मोहनपुर फरेंदा ओ० डी० आर०	" " "
नौतनवां तूतीबारी	
निचलौल ओ० डी० आर०	१ मील में मिट्टी का काम
निचलौल सिसवा बाजार ओ० डी० आर०	३ मील में पुल व पुलियों का काम

अन्य कार्य—

कसिया से भगवान बुद्ध के मृत्यु स्थान तक एक पक्की सड़क बनाना	यह कार्य चालू है।
गोरखपुर शहर की म्युनिसिपल सीमा के अन्दर नेशनल हाई-वे के १६५ व १६६ मीलों का रंगना	यह कार्य चालू है। बोल्डर्स और टार जमा किया जा रहा है।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'ट'

(देखिये पीछे पृष्ठ ६९–७१ पर)

१९५३ ई० का उत्तर प्रदेश विनियोग विधेयक (एप्रोप्रियेशन बिल)

---

३१ मार्च, १९५४ ई० को समाप्त होने वाले वर्ष के व्यय के लिए राज्य की संचित निधि में से कतिपय धनराशियों के भुगतान और विनियोग (एप्रोप्रिएशन) का अधिकार देने की व्यवस्था के लिए,

विधेयक

यह उचित और आवश्यक है कि राज्य की संचित निधि में से ३१ मार्च, १९५४ ई० को समाप्त होने वाले वर्ष के व्यय के लिए कतिपय धनराशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार दिया जाय,

अतएव निम्नलिखित अधिनियम बनाया जाता है :

संक्षिप्त शीर्षनाम।

१—यह अधिनियम १९५३ ई० का उत्तर प्रदेश विनियोग अधिनियम कहलायेगा।

उत्तर प्रदेश की संचित निधि में से वर्ष १९५३–५४ के लिये २,२०,२३,२१,९०० रु० का दिया जाना।

२—ऐसे विविध परिव्यय चुकाने के निमित्त, जो ३१ मार्च, १९५४ ई० को समाप्त होने वाले वर्ष के भीतर अनुसूची के स्तम्भ २ में दी हुई सेवाओं के सम्बन्ध में करने पड़ें, उत्तर प्रदेश की संचित निधि में से इतना रुपया निकाला और काम में लाया जा सकता है जितना अनुसूची के स्तम्भ ३ में दी हुई धनराशियों से, जिन सबका कुल योग २,२०,२३,२१,९०० रु० (दो अरब, बीस करोड़, तेईस लाख, इक्कीस हजार, नौ सौ रुपये) होता है, अधिक न हो।

विनियोग।

३—इस अधिनियम द्वारा उत्तर प्रदेश की संचित निधि में से जिन-जिन धनराशियों को निकालने और काम में लाने का अधिकार दिया जाता है, उन-उन धनराशियों का विनियोग ३१ मार्च, १९५४ ई० को समाप्त होने वाले वर्ष के सम्बन्ध में उन्हीं सेवाओं और प्रयोजनों के लिए किया जायगा जो अनुसूची में दिये हुये हैं।

अनुसूची

१	२	३		
		निम्नलिखित धनराशियों से अनधिक		
अनुदान संख्या	सेवायें और प्रयोजन (सर्विसेज ऐंड पर्पजेज)	विधान सभा द्वारा स्वीकृत	राज्य की संचित निधि पर भारित	योग
		रु०	रु०	रु०
	क—राजस्व लेखा (रेवेन्यू एकाउन्ट)—			
	१—कृषि आय-कर (ऐग्रीकल्चरल इन्कम टैक्स) की उगाही (कलेक्शन) पर व्यय	२,३२,९००	...	२,३२,९००
	२—मालगुज़ारी	२,८९,७९,७००	...	२,८९,७९,७००
	३—राज्य आबकारी (स्टेट एक्साइज)	१,०७,९५,०००	...	१,०७,९५,०००
	४—स्टाम्प	५,०१,६००	...	५,०१,६००
	५—बन (फ़ारेस्ट)	१,२६,८४,७००	...	१,२६,८४,७००
	६—रजिस्ट्री	१३,७२,६००	...	१३,७२,६००
	७—मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय	८८,००,०००	...	८८,००,०००
	८—अन्य कर और शुल्क के कारण व्यय	२७,५०,७००	...	२७,५०,७००
	९—राजस्व (रेवेन्यू) से किये जाने वाले सिंचाई (इरिगेशन) के निर्माण कार्य	२,२८,१९,०००	...	२,२८,१९,०००
	१०—सिंचाई (इरिगेशन) स्थापना पर व्यय	२,२४,००,०००	...	२,२४,००,०००
	११—रुड़की इंजीनियरिंग विश्व-विद्यालय	१५,३६,२००	...	१५,३६,२००
	१२—सामान्य प्रशासन के कारण व्यय	३,१०,२२,८००	१०,४२,८००	३,२०,६५,६००
	१३—कमिश्नरों और ज़िला प्रशासन (एडमिनिस्ट्रेशन) का व्यय	२,६६,०७,१००		२,६६,०७,१००
	१४—गांव सभाएं और पंचायतें	९२,५०,२००	...	९२,५०,२००
	१५—न्याय प्रशासन (एडमिनिस्ट्रेशन आफ़ जस्टिस)	१,२२,६५,०००	२४,९०,८००	१,४७,५५,८००
	१६—जेल	१,१२,३४,०००	...	१,१२,३४,०००
	१७—पुलिस	७,१६,००,०००	...	७,१६,००,०००

१	२	३		
		निम्नलिखित धनराशियों से अनधिक		
अनुदान संख्या	सेवायें और प्रयोजन (सर्विसेज़ ऐंड पर्पजेज़)	विधान सभा द्वारा स्वीकृत	राज्य की संचित निधि पर भारित	योग
		रु०	रु०	रु०
१८—वैज्ञानिक विभाग (साइन्टिफ़िक डिपार्टमेंट्स)		..	..	..
१९—शिक्षा		८,५४,७७,,२००	..	८,५४,७७,२००
२०—चिकित्सा (मेडिकल)		२,४५,९२,५००	..	२,४५,९२,५००
२१—जन-स्वास्थ्य (पब्लिक हेल्थ)		१,४१,७६,०००	..	१,४१,७६,०००
२२—कृषि-सम्बन्धी विकास और खोज (एग्रिकल्चरल डेवलपमेंट ऐंड रिसर्च)		१,७०,१०,२००	..	१,७०,१०,२००
२३—कृषि इंजीनियरिंग और उपनिवेशन (ऐग्रीकल्चरल इंजीनियरिंग ऐंड कालोनाइज़ेशन)		१,५६,३३,३००	..	१,५६,३३,३००
२४—ग्राम सुधार (रूरल डेवलपमेंट)			..	
२५—पशु-चिकित्सा (वेटेरिनरी)		१,२६,१४,७००	..	१,२६,१४,७००
२६—विद्युत योजनाओं पर व्यय जो राजस्व से पूरे किये जाते हैं		१,५७,६७,२००	..	१,५७,६७,२००
२७—विद्युत योजनाओं की स्थापना पर व्यय		७३,०९,६००	..	७३,०९,६००
२८—सहकारिता के आधार पर ऋण		६२,१४,६००		६२,१४,६००
२९—उद्योग		१,०४,७२,६००	..	१,०४,७२,६००
३०—श्रम (लेबर) और संख्या		२५,०९,४००	..	२५,०९,४००
३१—वाहन (ट्रांस्पोर्ट) विभाग		३,६८,४५,०००	..	३,६८,४५,०००
३२—सार्वजनिक निर्माण कार्यों के व्यय, जो राजस्व से पूरे किये जाते हैं		३,४६,६०,१००	२,८५,२००	३,४९,४५,३००
३३—यातायात के साधनों का सुधार (केन्द्रीय सड़क निधि के लेखे से वित्त पोषित)		२६,००,१००	..	२६,००,१००
३४—सार्वजनिक-निर्माण कार्य स्थापना पर व्यय		३८,०७,४००	..	३८,०७,४००

१	२	३		
		निम्नलिखित धनराशियों से अनधिक		
अनुदान संख्या	सेवायें और प्रयोजन (सर्विसेज ऐंड पर्पजेज)	विधान सभा द्वारा स्वीकृत	राज्य की संचित निधि पर भारित	योग
		रु०	रु०	रु०
३५—नागरिक निर्माण कार्यों के लिए सहायक अनुदान (ग्रांट्स-इन-एड आफ़ सिविल वर्क्स)		३५,०८,१००	..	३५,०८.१००
३६—दुर्भिक्ष सहायता (फ़ेमीन रिलीफ़)		१३,७८,५००	१६,००,०००	२९,७८,५००
३७—प्रादेशिक और राजनीतिक पेंशनें और भारतीय शासकों को निजी खर्चे		८,१५,८००	..	८,१५,८००
३८—बुढ़ौती (सुपरऐनुएशन) भत्ते और पेंशनें		१,८५,४४,३००	१,३२,०००	१,८६,७६,३००
३९—लेखन-सामग्री (स्टेशनरी) और छपाई		८३,३७,२००	..	८३,३७,२००
४०—विविध व्यय (मिस्लेनियस चार्जेज)		९,७०,२८,४००	१,०००	९,७०,२९,४००
४१—अनुसूचित और पिछड़ी हुई जातियों का सुधार और उत्थान		५४,५५,२००	..	५४,५५,२००
४२—असाधारण व्यय (एक्स्ट्रा आर्डिनरी चार्जेज)		३,१५,७१,८००	..	३,१५,७१,८००
४३—योजना और एकीकरण		१,९५,६६,२००	..	१,९५,६६,२००
ऋण (डेट) और अन्य दायित्वों (आब्लिगेशन्स) पर ब्याज		..	५,४१,८०,४००	५,४१,८०,४००
ऋण को कम करना (रिडक्शन) या उससे बचना (अवायडेंस)		..	२३,५६,८४,१००	२३,५६,८४,१००
प्रतिकर और पुनर्वासन अनुदान बन्ध		..	८०,२५,००,०००	८०,२५,००,०००
योग 'क'		७५,०७,४६,९००	१,०९,७९,१६,३००	१,८४,८६,६३,२००
ख—राजस्व लेखे के बाहर पूंजी व्यय—				
४४—राजस्व लेखे (रेवेन्यू एकाउन्ट्स) के बाहर सिंचाई निर्माण कार्यों का सम्पादन		३,४१,३०,०००	..	३,४१,३०,०००

१	२	३		
		निम्नलिखित धनराशियों से अनधिक		
अनुदान संख्या	सेवायें और प्रयोजन (सर्विसेज़ ऐंड पर्पज़ेज़)	विधान सभा द्वारा स्वीकृत	राज्य की संचित निधि पर भारित	योग
		रु०	रु०	रु०
४५—कृषि योजनाओं पर पूंजी की लागत (कैपिटल आउटले)		१,५९,८०,०००	...	१,५९,८०,०००
४६—औद्योगिक विकास (इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट)		१,१५,१६,५००	...	१,१५,१६,५००
४७—राजस्व (रेवेन्यू) लेखे के बाहर नागरिक निर्माण कार्यों (सिविल वर्क्स) पर लागत (आउटले)		१,४९,८८,३००	...	१,४९,८८,३००
४८—विद्युत योजनाओं पर पूंजी की लागत		३,६२,१४,७००	...	३,६२,१४,७००
४९—कृषि इंजीनियरिंग, सरकारी बस सर्विसों (गवर्नमेंट बस सर्विसेज़), सहायता और पुनर्वासन (रिलीफ़ ऐंड रिहैबिलिटेशन) की योजनाओं आदि पर पूंजी की लागत		८३,७४,६००	...	८३,७४,६००
५०—पेंशनों की संराशि (कम्युटेड वैल्यू आफ़ पेंशन्स)		१९,८५,०००	२५,०००	२०,१०,०००
५१—राज्य व्यापार (स्टेट ट्रेडिंग) की योजनाएं		१९,९२,१०,०००	...	१९,९२,१०,०००
योग 'ख'		३२,२३,९९,१००	२५,०००	३२,२४,२४,१००
ग—ऋणों और अग्र-ऋणों (लोन्स एन्ड ऐडवांसेज) का भुगतावा (डिस्बर्समेंट)—				
५२—ब्याज वाले ऋण और अग्र-ऋण (ऐडवांसेज)		३,१२,३४,६००		३,१२,३४,६००
योग 'ग' ..		३,१२,३४,६००		३,१२,३४,६००
कुल योग ..		१,१०,४३,८०,६००	१,०९,७९,४१,३००	२,२०,२३,२१,९००

उत्तर प्रदेश विधान सभा

उद्देश्य और कारण

संविधान के अनुच्छेद २०४ के अनुसार विधान सभा द्वारा अनुदानों की मांगें स्वीकृत किये जाने के बाद राज्य के विधान मंडल में एक विनियोग विधेयक (एप्रोप्रिएशन बिल) प्रस्तुत करना आवश्यक है।

यह विधेयक इस बात की व्यवस्था करता है कि वित्तीय वर्ष १९५३–५४ के सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश विधान सभा द्वारा स्वीकृत अनुदानों तथा राज्य की संचित निधि पर भारित व्ययों के लिए जो धन अपेक्षित है, उसका विनियोग उत्तर प्रदेश की संचित निधि में से हो सके।

हाफ़िज़ मुहम्मद इब्राहीम,
वित्त मंत्री।

विधान सभा सचिवालय उत्तर प्रदेश